



Vesa Vuolli

KELOHIRSIRAKENNUKSEN VIENTI EU:N ULKOPUOLELLE

KELOHIRSIRUNGON VIENTI EU:N ULKOPUOLELLE

Vesa Vuolli
Opinnäytetyö
Syksy 2013
Rakennustekniikan koulutusohjelma
Oulun seudun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun seudun ammattikorkeakoulu
Rakennustekniikka, Rakennesuunnittelu

Tekijä(t): Vesa Vuolli

Opinnäytetyön nimi: Kelohirsirakennuksen vienti EU:n ulkopuolelle

Työn ohjaaja(t): Antero Stenius

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: 12/2013 Sivumäärä: 62 + 8 liitettä

Pinetum Oy on Suomessa lähinnä Lapissa toimiva hirsitalourakoitsija. Yritys on rakentanut avaimet käteen -periaatteella kelohirsisiä rakennuksia pääasiassa Leville. Yrityksellä ei ole ollut aikaisempaa ulkomaanvientiä eikä muutenkaan kokemusta ulkomaankaupasta.

Vuonna 2012 yritys sai ensimmäisen urakkatarjouspyynnön ulkomailta, Ukrainasta. Tällöin tuli ajankohtaiseksi hankkia tietoa ulkomaankauppaan koskien muun muassa verotusta, tullimuodollisuuksia, sopimuksia ja työskentelyä ulkomailla. Näiden kokemusten ja hankitun tiedon perusteella on helpompi lähteä tarjoamaan myös mahdollisesti tulevaisuudessa tulevia ulkomaahankkeita.

Tarvittavia tietoja lähdettiin alustavasti hankkimaan internetistä eri tahojen Internet-sivuilta. Sivuilta löytyikin paljon yleisluontoista tietoa, joiden perusteella voitiin tehdä alustavia päätöksiä ja laskelmia. Projektin edetessä tarvittiin tarkempaa projektiin soveltuvaa tietoa ja ohjeistuksia. Näitä saatiin hankittua puhelimitse ja sähköpostilla. Lisäksi tehtiin haastatteluja monien eri alan ammattilaisten kanssa, jotka liittyivät tavalla tai toisella tämän projektin toimitusketjuun. Koska kyseessä oli ulkomaille tapahtuva vienti, piti myös kohdemaan määräykset ja säännöt olla tiedossa.

Tietoa ja ohjeistuksia sai helposti eri viranomaisilta. Nämä tiedot ovat tärkeitä, jotta mahdollisista vääristä toimintatavoista ei tule jälkiseuraamuksia eikä toimitukseen tule viiveitä. Tämän projektin aikana saadut perustiedot ovat sovellettavissa myös jatkossa tapahtuviin vientitapahtumiin. Myös kokemukset siitä, mistä ja miten lisätietoja saa, helpottaa vientiprojektien valmistelua ja läpivientiä. Kohdemaan lainsäädäntö ja määräykset olisi tullut ottaa paremmin selville. Tämä oli kuitenkin hankalaa kohdemaan ja Suomen kulttuurieron vuoksi. Helpompaa tämä olisi ollut EU:n sisäpuolella tapahtuvassa viennissä. Suuremmilta ongelmilta kuitenkin vältyttiin tilaajan hoitaessa asiat kohdemaassa Ukrainassa.

Asiasanat: ulkomaanvienti, hirsirunko, tulli, Ukraina, huolinta, kelo

ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences
Civil Engineering, Structural Engineering

Author(s): Vesa Vuolli

Title of thesis: Exporting Kelo-Wooden House out of European Union

Supervisor(s): Antero Stenius

Term and year when the thesis was submitted: 12/2013

Pages: 62 + 8 appendices

Pinetum Ltd is a construction company which is specialized in wooden log houses. The company has built many kelo-wood log houses in Lapland mainly at Levi. The company has no earlier export trading in its history.

In the year 2012 the company got its first tender from abroad, Ukraine. At that point collecting information on foreign trading, exporting procedures, taxation, custom formalities and contracts with foreign customers became topical. With this gathered knowledge it would be easier to make foreign trade also in the future.

In this thesis the procedure of exporting a log house outside of EU is studied. Collecting the necessary information of the foreign trade started from the Internet sites of various organizations. A lot of good information was actually found for preliminary decisions about the trade. As the trade proceeded the more accurate information was needed in order to operate the project smoothly. Experts of certain topics gave this information via e-mail and phone conversations. Because of the unfamiliar foreign country its legislation and regulations were also good to be understood at some level.

Information and help from various authorities was received easily. This information is very important so that there will not be any penalties, consequences or delays during or after the trade. Information gathered from this specific trade can somewhat be used in foreign trading in the future. At least the process for collecting information is the same. The legislation and regulations of the target country could have been clarified more accurately in this project but the cultural difference between Finland and Ukraine was too big for this company's experience. It would have been much easier to export to country inside the European Union. All the issues at Ukraine were eventually managed by the customer and there were no bigger problems.

Keywords: foreign exports, wooden log house, customs, Ukraine, forwarding, kelo-wood, kelo

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
ABSTRACT	4
1 JOHDANTO	7
2 KELOHIRSIRUNGON VALMISTUS JA TOIMITUS	8
2.1 Projektin kelohirsirungon perustiedot	8
2.2 Salvostyyppin valinta	8
2.3 Painumien huomioiminen	9
2.4 Kelohirsirungon valmistus	11
2.5 Materiaalihankinnat	12
2.6 Kelohirsirungon valmistelu toimitusta varten	13
2.6.1 Soodapuhaltaminen	13
2.6.2 Merkintä ja purku	14
2.6.3 Paketointi	15
2.7 Kelohirsirungon toimitus	16
2.8 Kelohirsirungon asennus	17
2.8.1 Laatuvirheiden korjaus asennuksen aikana	18
2.8.2 Nostokalusto	19
2.9 Materiaalihankinnat Ukrainassa	21
3 VIENTI EU:N ULKOPUOLELLE	22
3.1 Esiselvitykset	22
3.2 Myyntimaa ja verotus	22
3.3 Arvonlisäverolain mukainen tavara- vai palvelukauppa	24
3.4 Tullausarvo	24
3.5 Vientitapahtuman vastuiden jakaminen	25
3.6 Kuljetusmuodon valinta	26
3.7 Viennin asiakirjat	28
3.7.1 Tullin rekisteröity vientiasiakas	28
3.7.2 EAD-saateasiakirja	28
3.7.3 TIR-carnet	29
3.7.4 Rahtikirja	29
3.7.5 Kauppalasku	31

3.7.6 Proforma	32
3.7.7 Laatusertifikaatti	32
3.7.8 Poistumisvahvistettu luovutus päätös	32
4 SOPIMUKSET	34
4.1 Urakkatarjous	34
4.2 Kansainväliset sopimukset yleensä	35
4.3 Kelohirsirungon sopimusneuvottelut	36
4.4 Toimitussisällön sopiminen	39
4.5 Maksuliikenne	40
4.5.1 Maksuerien sopiminen	40
4.5.2 Maksutavan valinta	42
4.5.3 Laskutus	43
5 PROJEKTIHALLINTA	45
5.1 Viestintätavat	45
5.2 Suunnitelmien täsmentäminen	45
5.3 Laadunvarmistus	47
5.4 Veistotyön etenemisen seuranta Suomessa	48
6 TYÖSKENTELY UKRAINASSA	49
6.1 Luvat työntekoa varten	49
6.2 Työskentelykulttuuri	50
6.3 Resurssit	50
6.4 Kustannukset ulkomailla työskentelystä	53
7 YHTEENVETO	55
LÄHTEET	57
LIITTEET	62

1 JOHDANTO

Suomalainen hirsirakentaminen sekä -osaaminen on maailmalla arvostettua. Suomalaisia hirsitaloja viedään maailmalle jopa Japaniin asti. Lähimmät vientimarkkinat suomalaisille hirsirakennuksille löytyvät kuitenkin Euroopasta. Monille yrityksille onkin helpointa aloittaa vientitoiminta läheltä sekä maantieteellisesti että myös kulttuurisesti ajatellen. Euroopan unioni on helpottanut vientitoimintaa sen jäsenmaihin.

Vienti EU:n ulkopuolelle tuo mukanaan monia eroavaisuuksia EU:n sisäiseen tavara- ja palvelukauppaan verrattuna. Eroavaisuuksia löytyy muun muassa tullimuodollisuuksista, kuljetustavan valinnasta sekä verotuksesta.

Vientiprojektin toteutusta varten pitää selvittää edellä mainittuihin asioihin liittyviä määräyksiä, sääntöjä ja ohjeita sekä muita kohdemaan erityispiirteitä.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tuoda esille tärkeimmät vientiprojektissa huomioon otettavat asiat sekä kertoa, mihin päätöksiin ja miksi tässä kyseisessä kelohirsirungon toimituksen eri valinnoissa päädyttiin.

Vientiprojektiin on saatavissa ohjeita Verohallinnolta ja Suomen tullilta muun muassa Internet-sivuilla sekä puhelimitse. Verottaja antaa myös niin sanotun kirjallisen ohjeistuksen, joka toimii tarkentavana ja hyvänä ohjeistuksena yksittäiseen projektiin liittyen.

Tässä Pinetum Oy:n ensimmäisessä ulkomaankaupassa oli kyseessä kauppa EU:n ulkopuolella, Ukrainassa toimivan yrityksen kanssa, joten monia asioita tuli sovittaa yhteen vastaamaan molempien maiden ohjeita ja määräyksiä.

Tavoitteena oli selvittää ja sopia tämän kaupan osapuolten kanssa yhdessä mahdollisimman paljon etukäteen, jotta myöhemmiltä yllätyksiltä vältyttäisiin.

2 KELOHIRSIRUNGON VALMISTUS JA TOIMITUS

Hirsirungon valmistus on joiltain osin verrattavissa elementtitalon valmistukseen. Hirsirunko valmistetaan yleensä muussa paikassa, kuin missä se lopulta tulee sijaitsemaan. Rungon toimituksen vaihteita ovat elementtirakentamisessa esiintyvät suunnittelu ja siinä etenkin huolellinen muiden rakennusosien huomioiminen, yhteensovittaminen, osien valmistus, toimitus rakennuspaikalle sekä asennus.

Tämän projektin hirsirungon valmistus oli periaatteessa samanlainen kuin muissakin hirsirungoissa. Luvuissa 2.1–2.4 on esitetty tarkemmin Ukrainaan kesällä 2012 toimitetun hirsirungon valmistukseen ja toimitukseen liittyneet erityispiirteet, jotka vaikuttivat ja ohjasivat projektin toteutusta.

2.1 Projektin kelohirsirungon perustiedot

Kelohirsirungon tilaajana oli Ukrainassa toimiva arkkitehtitoimisto, joka toimi projektinjohtajana loma-asunnon rakentamisessa. Tähän tuotesakauppaan sisältyi kelohirsirakentajan osalta hirsirungon valmistus ja asennus Ukrainassa sijaitsevalle tontille valmiiden perustusten päälle. Tilaajan palkkaamat paikalliset urakoitsijat vastasivat muista rakennuksen valmistukseen liittyvistä töistä.

Tämän kelohirsirungon koko oli Suomen mittakaavassa melko suuri. Hirsitalon koko oli kaiken kaikkiaan noin 1 000 m² kahteen kerrokseen jakaantuneena. Rakennus toimi päärakennuksena useamman muun hirsirakennuksen yhteydessä.

Tavanomaisessa suomalaisessa kelohirsirakennuksessa on veistometrejä noin 500 m (Vuolli 2012). Tässä rakennuksessa niitä tuli yli 5 500 m. Suuri määrä johtuu rakennuksen suuresta laajuudesta sekä siitä, että kaikki rakennuksen väliseinät tehtiin kelohirrestä.

2.2 Salvostyyppin valinta

Nurkkasalvostyyppi valitaan ennen veistotyön aloitusta. Nurkkasalvoksen tyyppi vaikuttaa paitsi ulkonäköön myös hirsirungon työstettävyyteen. Toiset

nurkkasalvokset ovat hitaampia toteuttaa kuin toiset. Nurkkasalvoksen tyypillä on vaikutusta myös nurkan ja rakennuksen fysikaaliseen toimintaan. Niin sanottu ämmänkaula tai toiselta nimeltään koirankaula on ehkä ulkonäöltään tunnistettavin ja tutuin nurkkasalvostyyppi, jossa alapuolista hirttä mukaileva lovi tehdään ylemmän hirren alapintaan. (Hirsisalvos. 2009.)

Tämän projektin nurkkasalvokset ja muut liittymät hirsiiin oli alustavasti valinnut rakennuksen suunnitellut arkkitehti. Arkkitehti oli määritellyt harvinaisen tarkasti hirsirungon yksityiskohtien toteutustavat. Alkuperäiset toteutustavat olivat työläitä, ja projektin tiukan aikataulun vuoksi sovittiin asiakkaan kanssa jo urakan laskentavaiheessa, että saamme käyttää laskennassa meille mieluisinta veistotapaa. Lopullisesta toteutustavasta päätettiin sopia yhdessä mahdollisessa myöhemmässä urakkaneuvotteluvaiheessa. (Asiakas. 2012.)

Rakennuksen laajuuden ja monimutkaisuuden vuoksi valittiin tavallisimmin käytetty nurkkasalvostyyppi eli koirankaula. Tällä nurkkasalvostyypillä säästytään säädettävien painumapulttien käytöstä verrattuna arkkitehdin määrittelemään toteutustapaan ja siten vähennetään hirsirungon painumisesta johtuvia huoltotoimenpiteitä. Vaikkakin nurkkasalvoksen vaihtaminen muutti rakennuksen ulkonäköä, asiakas hyväksyi tämän muutoksen.

2.3 Painumien huomioiminen

Hirsirunko painuu valmistumisesta lähtien monesta tekijästä johtuen. Puu kuivuu ja kutistuu, hirsien saumat tiivistyvät sekä kuormitus painaa puuta kasaan. Nämä painumat ovat eri rakennuksen kohdissa eri suuruisia. Painumaerot aiheuttavat muille rakennusosille vaatimuksia joustavuudesta sekä liikkuvuudesta, jotta hirsirungon painumat eivät riko niitä. Painumattomat rakenteet on hyvä jättää irti hirsirakenteista tai, mikäli rakenteet vaativat yhteenliittymistä, tulee ne kiinnittää toisiinsa liukumien sallivilla kiinnikkeillä. Mäntyhirrestä rakennettu hirsirunko painuu noin 3–5 cm jokaista korkeusmetriä kohden. (RT 82-10415. 1990.)

Kelohirsi sen sijaan vääntyilee, kokoonpuristuu ja kutistuu mäntyhirttä vähemmän. Kokemuksen perusteella kelohirsi painuu alaspäin noin 2–3 cm korkeusmetrille. (Vuolli 2012.)

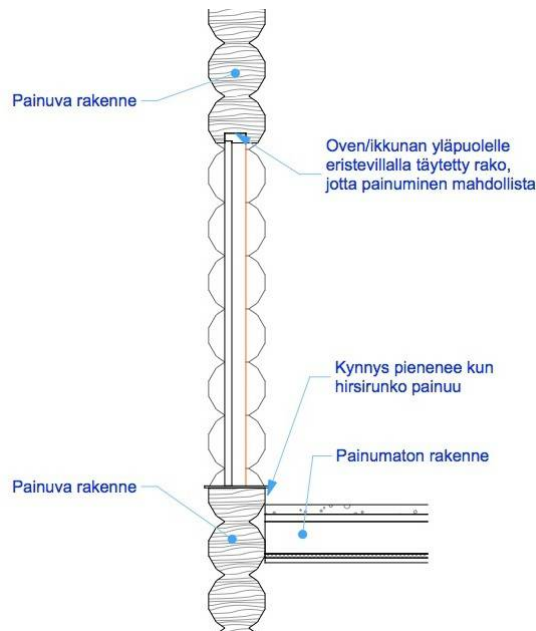
Ukrainaan toimitetun hirsirakennuksen painumien hallinta tuotti tavanomaiseen hirsirakennukseen verrattuna haasteita. Näiden painumien arviointiin ja hallintaan vaikuttivat hirsirakennuksen poikkeuksellisen suuri 13,5 metrin korkeus, katon monimutkainen muoto ja materiaali sekä rakennuksen painumattomat rakenteet, kuten betoninen porraskuilu ja metallirunkoinen terassi. Kuvassa 1 näkyy osa painumattomista rakenteista. Lisäksi talon omistaja oli asettanut vaatimuksen vähäisestä huollon tarpeesta. Kaikki nämä kohdat huomioon ottaen sovittiin projektin rakennesuunnittelijan kanssa, että hirsirakennukselle tulee kantava metallirunko, ja siten hirsirunko toimii ainoastaan ulkokuorena ja eristeenä. Tämä ratkaisu on todella poikkeuksellinen normaaliin hirsirakentamiseen nähden, sillä hirsirakenteen yksinkertainen perusajatus on toimia kantavanarunkona, ulko- ja sisävuorauksena sekä lämmöneristeenä.



KUVA 1. Painumattomat rakenteet, kuten betoninen porraskuilu sekä terassin teräsrunko

Koska ikkunat ja ovet asennettiin hirsirunkoon, tuli painumat huomioida niiden osalta. Ulko-ovien painuessa alaspäin jää metallirunkoon tukeutuva välipohja paikoilleen kuvan 2 mukaisesti. Tästä aiheutuu korkeusero oven kynnyksen ja lattian välille. Nämä painumaerot huomioitiin esikorottamalla ovea terassin tasosta sekä jättämällä oven yläpuolelle tilaa hirsirakenteiden painumiselle.

Rakennuksen toinen kerros sijaitsi korkeudella 4,3 m, joten teoreettinen painuma kelohirrelle oli 9–13 cm.



KUVA 2. Periaatekuva hirsirungon, ikkunan/oven, välipohjan liittymästä kun painumat huomioidaan

2.4 Kelohirsirungon valmistus

Nykyään massiivihirsinen runko valmistetaan, jos ei tehtaassa sorvaamalla, niin moottorisahalla veistämällä. Veistoon liittyy myös muita tarpeellisia erikoistyökaluja, joilla voidaan sovittaa hirret toisiinsa tiiviisti. Mikäli hirsirunko veistetään muualla kuin lopullisessa sijaitipaikassaan, veiston aikana hirsien väliin ei lisätä eristeitä eikä hirsitä sidota toisiinsa vaarnatapeilla. Veistotyö aloitetaan luonnollisesti alimmasta hirrestä ja edetään kierros kierrokselta ylemmäs. (Hirren veistämisen perusteet. 2009.)

Koska Ukrainaan mennyt hirsirakennus oli poikkeuksellisen korkea ja aikataulu tiukka, päätettiin veistotyö tehdä kahdessa vaiheessa. Kahteen vaiheeseen jakamista puolsi myös se seikka, että rakennuksen ensimmäisen ja toisen kerroksen hirsiseinät eivät sijainneet kaikilta osin samoilla kohdilla. Ensimmäisessä vaiheessa veistettiin ensimmäinen kerros, joka oli noin neljä metriä korkea.

Kun ensimmäinen kerros oli valmis, aloitettiin vielä toisen kerroksen veistämistä kahdella hirsikierroksella. Aloitetusta toisesta kerroksesta mitattiin nurkkien korkeusasemat, se purettiin ja siirrettiin alas viereiselle veistopaikalle asettaen nurkkakohdat oikeaan korkeuteen toisiinsa nähden. Näin ensimmäistä kerrosta päästiin soodapuhaltamaan toisen kerroksen veistotyön jatkuessa ja pölyävän soodan häiritsemättä veistotyöntekijöitä. Myös työturvallisuus parantui matalamman työskentelykorkeuden myötä, ja näin ollen toimeen tultiin vähemmällä telinemäärällä

Ennen toisen kerroksen ensimmäisien hirsikierrosten alassiirtoa kävivät rakennusmittaajat mittaamassa hirsinurkkien korot ja sijainnit. Näin varmistettiin alassiirron onnistuminen samaan asentoon kuin se oli ensimmäisen kerroksen päällä.

2.5 Materiaalihankinnat

Rakennuskeloiksi tarkoitetut hirret tulevat nykyisin Venäjältä. Suomen rakennuskelot sijaitsevat niin harvassa, että niiden hankkiminen metsästä myyntiin ei ole kannattavaa. (Rakennuskelo loppui Lapista. 2009.)

Päärakennukseen meni yli 5 500 metriä keloja. Tämä tekee kiintokuutioissa noin 750 m³. Näin suuren määrän hankkiminen lyhyellä aikataululla osoittautui melko vaikeaksi tehtäväksi materiaalitoimittajille. Yleensä materiaalit hiristaloon hankitaan yhdeltä toimittajalta tarjouksien perusteella. Tällaisen määrän toimittaminen nopeasti ei onnistunut yhden toimittajan toimesta, joten toimittajia oli oltava useampia. Tästäkin syystä materiaalien laaduissa esiintyi normaalia suurempia ongelmia.

Nopea aikataulu veistotyölle ja materiaalien hankkimiselle olivat ongelmallisia. Veistotyössä jouduttiin käyttämään huonolaatuisiksi katsottuja keloja, sillä tarpeeksi hyvälaatuisia materiaalia ei saatu riittävän nopealla aikataululla. Toisaalta veistotyön oli edettävä ja huonolaatuisien kelojen käytöllä voitiin taata työn eteneminen aikataulussa. Nämä huonolaatuiset kelot sovittiin väliaikaisiksi, ja ne tulitisiin korjaamaan tai vaihtamaan jossain vaiheessa projektia.

Yhtä aikaa päärakennuksen kanssa toisen toimittajan toimesta valmistettavat sauna ja vierasmaja vaativat myös paljon keloraaka-ainetta. Keloja tilattiin siis

samaan aikaan todella paljon Venäjän puoleisilta toimittajilta. Tämän huomattuaan venäläiset toimittajat nostivat hintoja asteittain siten, että lopussa hinta keloille oli jopa 20 prosenttia suurempi kuin aiemmissa tilauksissa. Tämä hintojen asteittainen nousu söi luonnollisesti veistourakan katetta melkoisesti. Onneksi tähän oltiin kuitenkin varauduttu urakkahintaa laskiessa käyttämällä materiaalin hintana normaalia suurempaa hintaa.

2.6 Kelohirsirungon valmistelu toimitusta varten

2.6.1 Soodapuhaltaminen

Soodapuhallus on hienovarainen mutta tehokas pintakäsittelymenetelmä, sillä se poistaa muun muassa likaa, maalia ja muita kerroksia vahingoittamatta kappaleen pintaa. Soodapuhallus on työtavaltaan hiekkapuhallusta vastava, mutta siitä poiketen se ei ole hiova pintakäsittelymenetelmä. Puhallusaineena käytetään ruokasoodaa, joka on hajoava ja veteen liukeneva aine. Näin ollen soodapuhaltaminen on ympäristöystävällinen tapa käsitellä erilaisia pintoja. Kun käsitellään puuta, pintaan ei jää haitallista hiekkaa. (Jaukkuri 2012.)

Koska kelohirret tuli maalata, oli niistä ensin poistettava harmaa pinta-aines. Suuren hiottavan pinta-alan vuoksi, työmenetelmäksi soveltui ainoastaan puhalluskäsittely. Hiekkapuhalluksessa puun pintaan ja koloihin olisi jäänyt hiekkaa, joka olisi pitänyt poistaa jatkokäsittelyä varten. Soodapuhalluksessa puhallusaine on vaaratonta esimerkiksi moottorisahalle ja se liukenee itsestään pois. Soodapuhallus oli siis ihanteellinen käsittelymenetelmä kelohirrelle ja sillä saavutettiin kiitettävä tulos. Paikoitellen hirsien pintaan jäi tiukassa olleet kaarnat, joita ei kuitenkaan hiekkapuhaltamallaan olisi saanut irti. Myös nostokouran jälkiä oli havaittavissa muutamissa paikoissa. Kuvasta 3 näkyy puhallettua kelohirsipintaa sekä puhaltamatonta harmaata kelohirsipintaa.



KUVA 3. Soodapuhallus käynnissä. Käsiteltyä ja käsittelemätöntä pintaa

Myös työstämättömiä hirsii hiottiin soodapuhaltamalla. Näitä työstämättömiä hirsii työstettiin vasta myöhemmin, ja hiekkapuhalluksen jättämät hiekanjyvät olisivat vahingoittaneet moottorisahan teräketjuja. Soodalla ei ole tällaista vaikutusta.

2.6.2 Merkintä ja purku

Kelohirsirungon siirtämistä varten runko oli purettava osiin. Jotta rungon osien kasaaminen oikeille paikoilleen onnistuu, tuli kaikki hirret merkitä yksilöllisillä tunnisteilla. Yleensä tunniste koostuu kirjaimesta, joka ilmaisee seinälinjan, ja numerosta, joka ilmaisee monennellekkö kierrokselle hirsi kuuluu. Esimerkiksi hirsi nro H7 kuuluu seinälinjalle H ja on seitsemäs hirsi alhaaltapäin laskettuna. Hirsien tunnisteet merkitään usein vanerista tehtyihin lappuihin, jotka naulataan hirsien päihin. (Vuoli 2012.)

Ennen rungon purkamista, jokainen hirsi merkittiin omalla tunnisteellaan. Tunnisteet oli suunniteltu etukäteen kirjaamalla seinälinjoilla käytettävät kirjaimet pohjapiirrokseen kasauskartaksi. Molemmille kerroksille tehtiin omat kasauskartat, sillä niissä oli osittain toisistaan poikkeavat seinälinjat. Merkinnot hirsiiin tehtiin kynällä hirren päähän. Näin varmistuttiin siitä, ettei hirren merkintä pääse missään vaiheessa irtoamaan, kuten olisi voinut käydä vanerilapuille

tehtyjen merkintöjen kanssa. Jokainen hirsi merkittiin ennen purkamisen aloittamista. Purkamisen yhteydessä hirret paketoitiin.

2.6.3 Paketointi

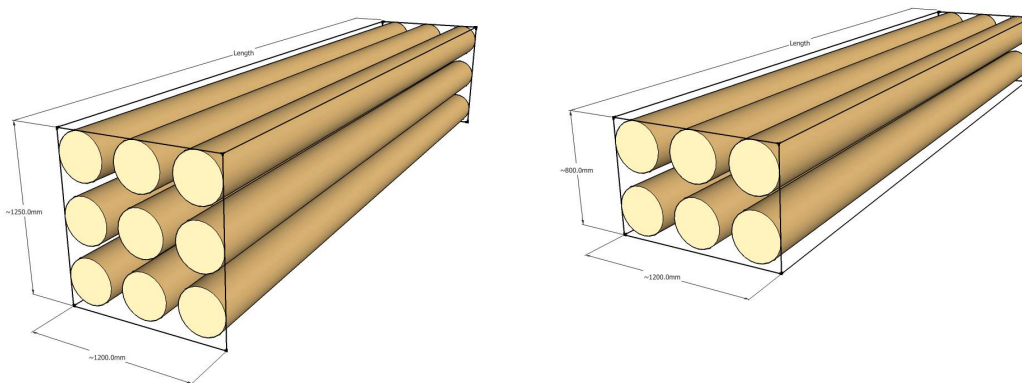
Normaalisti hirsirungon siirtämisessä veistopaikalta rakennuspaikalle käytetään puutavarankuljetukseen soveltuvaa kuorma-autoa, johon hirret ladotaan tavanomaisesti päällekkäin. Valmista hirsirunkoa veistopaikalla purettaessa kuljetuskalustoon hirret tulevat automaattisesti oikeaan, käänteiseen järjestykseen rungon pystyttämistä ajatellen. Rungon pystytys tapahtuu yleensä myös suoraan kuljetuskalustosta, joten hirsiiä ei tarvitse purkaa ja varastoida rakentamiskaupan läheisyyteen suuria määriä. (Vuolli 2012.)

Hirret voidaan myös kuljettaa huoletta avonaisella puutavarankuljetuskuorma-autolla Suomessa. Kuljetukset ovat suhteellisen lyhyitä ja tapahtuvat hyväkuntoisilla teillä. Tästä syystä hirret eivät pääse merkittävästi likaantumaan hiekasta, ja näin ollen vaikeutta jatkokäsittelyä moottorisahalla tai muilla työkaluilla. (Vuolli 2012.)

Ukrainaan menneen hirsirungon hirsien paketointi katsottiin järkeväksi monestakin syystä. Ensinnäkin kuljetus Ukrainaan on melko pitkä ja tapahtuu teillä, joiden kunnosta ei ole tietoa. Arvelluttavat tieosuudet sijoittuvat lähinnä Venäjän ja Ukrainan puolelle. Paketointi ja lastaaminen rahtitaltaan suojattuun kuljetuskalustoon esti hirsien likaantumisen ja hiekottumisen kuljetuksen aikana. Toinen merkittävä paketoinnin puolesta puhuva asia oli mahdolliset tullin tarkastukset. Mikäli hirret olisivat olleet puutavarankuljetuskuorma-autoissa irtonaisina, olisi niiden purkaminen tullin tarkastusta varten ollut suuri operaatio. Pakettien kontrolloiminen tullin puolelta on paljon yksinkertaisempi toimenpide.

Toisaalta pakettien hallinta rakennuspaikalla oli myös helpompaa kuin irtonaisten puiden. Koska paketit purettiin kuljetuskalustosta rakennuspaikalle ennen pystytyksen aloittamista, oli paketit helppo sijoittaa kauemmas rakennuspaikalta pois tieltä. Paketteja siirrettiin rakennuspaikalle sitä mukaan, kun niitä tarvittiin ja saatiin ne lähelle seinälinjaa, jolle kyseisen paketin hirret asennettiin.

Hirsiä sisältävät paketit koostuivat joko kuudesta tai yhdeksästä hirrestä siten että niiden leveys oli kolmen hirren verran eli noin 1,2 m ja korkeus kahden tai kolmen hirren verran. Paketin pituus määräytyi hirsien pituuksien mukaan. Kuvasta 4 näkyy pakettien periaatteellinen rakenne. Hirret sidottiin toisiinsa laudoilla, jotka naulattiin hirsiin kiinni. Lisäksi paketit sidottiin ympäriinsä paketointiin tarkoitetuilla teräsvanteilla.



KUVA 4. Hisipakettien 3x3 ja 3x2 periaatekuvat

2.7 Kelohirsirungon toimitus

Kelohirsirunko kuljetettiin Suomesta Ukrainaan Venäjän kautta käyttäen puoliperävaunuyhdistelmiä. Koko päärakennuksen kuljettamiseen tarvitiin yhdistelmiä kaiken kaikkiaan 18, joiden hankkimisesta ja kuluista vastasi tilaaja. Hirsiä sisältäviä paketteja näissä yhdistelmissä oli yhteensä 185 kappaletta, joista kukin sisälsi kuudesta kahdeksaan hirttä. Lisäksi toimitettiin kaksi laatikkoa, joihin oli pakattu asennuksessa tarvittavia erikoistyökaluja ja muuta pienikokoista materiaalia.

Ensimmäisessä osassa toimitettiin kelohirsirakennuksen ensimmäinen kerros, kun toisen kerroksen viimeistely ja paketointi oli vielä käynnissä. Ensimmäisen kerroksen kuljetus vaati yhdeksän puoliperävaunuyhdistelmää, joita tuli harvakseltaan lastattavaksi. Alun perin oli tarkoitus, että kaikki puoliperävaunuyhdistelmät tulisivat kahden kolmen päivän sisään lastattavaksi, ja autot saataisiin näin kaikki yhdessä liikkeelle. Lopulta autoja tuli lastattavaksi reilun kahden viikon ajalle jakaantuneena kuljetusliikkeen resurssipulan vuoksi.

Tämä olikin suurin toimitusaikatulua myöhästyttänyt tekijä. Toimittajalle aiheutui hieman vaikeuksia tästä silloin tällöin tapahtuneesta lastauksesta, sillä toimittajalla ei ollut omaa lastauskalustoa ja se oli varattava aina etukäteen. Lisäksi kuljetuskalusto tuli jostain syystä aina vain muutaman tunnin varoitusaajalla ja joskus jopa viikonloppuisin.

Ensimmäisen kerroksen ollessa vielä matkalla Ukrainaan, purettiin toinen kerros ja paketoitiin se odottamaan kuljetuskalustoa. Myös näiden autojen hankkimisessa kuljetusliikkeellä oli hankaluuksia, sillä nämäkin yhdeksän puoliperävaunuyhdistelmää jakaantuivat lähes kolmen viikon ajalle.

Tilaajalta saatiin yllättäen tieto, että toimituksen tulee olla kokonaisuudessaan tulliselvitettynä Ukrainan tullista ennen, kuin saisimme luvan pakettien avaamiselle ja kelohirsirungon pystytykselle. Ensimmäisen kerroksen asennus oli tarkoitus aloittaa ennen toisen kerroksen saapumista Ukrainaan, joten tästä syystä toimitus päätettiin jakaa myös tullausten osalta kahteen erilliseen kokonaisuuteen. Osiin jakamisella saatiin selvitettyä tullista ensimmäinen lähetys kokonaisuudessaan ja näin ollen oikeus sen käyttöön ja asentamisen aloittamiseen. Tämä muutos aiheutti onneksi toimittajan osalta ainoastaan korjauksiin kuljetusdokumentteihin ja siten päivän verran viivästystä kuljetusaikatauluun.

Kun toisen vaiheen toimituksesta oli lähetetty noin puolet, lähti asennusryhmä kohti Ukrainaa asentamaan ensimmäistä kerrosta. Kokonaisuudessaan toimituksen tullimuodollisuudet, paperityöt ja kuljetus kesti lopulta todella pitkään, sillä ensimmäisen auton Kittilässä tapahtuneen lastaamisen ja viimeisen auton Ukrainaan veistopaikalle saapumisen välillä meni aikaa yli 12 viikkoa.

Lisää toimitukseen liittyvistä hallinnollisista asioista luvussa 3.

2.8 Kelohirsirungon asennus

Hirsirungon asentaminen tulee aloittaa valmistelevista töistä. Asentajien vastuualueet jaetaan ennen asentamisen aloitusta. Vastuualueita voivat olla eristevillan asentaja, hirsien ja vaarnatappien asentaja sekä nostokoneen

kuljettaja. Asennuksen työnjohtaja puolestaan vastaa siitä, että hirret asennetaan oikeille paikoilleen ja oikeassa järjestyksessä. (Hirsirakennuksen pystytys. 2012.)

Lisäksi on hyvä ottaa ennalta selvää, mitä liittyviä rakenteita runkoon tulee esimerkiksi sähköputkia varten tulevat reiät. Nämä liittyvät rakenteet voidaan joskus tehdä vasta asennusvaiheessa. (Hirsirakennuksen pystytys. 2012.)

Ukrainaan menneen kelohirsirungon asennuksessa oli useita eri työryhmiä: asentajat, villoittajat, konekuljettajat, sähkö- ja LVI-asentajat sekä työnjohtaja. Työryhmät koostuivat 2–3 henkilöstä. Hirsikehällä oli kaksi hirsien asennuksesta vastannutta työryhmää. Heidän vastuualueenaan oli hirsien asennus hirsikehälle, vaarnatapitukset sekä tarvittavien reikien teko hirsiiin. Reikien tekoa aiheutui pääasiassa teräsrungon upotuksesta hirsiseiniin. Hirsipakettien luona oli kaksi henkilöä etsimässä oikeita hirsiiä sekä asentamassa asennettaviin hirsiiin hirsivälivilloja. He myös asensivat asennettavat hirret nostoliinoin nostoa varten. Nostokoneita oli kaksi, joissa oli niiden kuljettajat. Hirret siirrettiin villoituspaikalle packageissaan siirtokonetta käyttäen, sillä paketit oli purettu kuljetuksesta laajalle alueelle nostokoneen ulottumattomiin.

Asennuksen jouhevaan etenemiseen oli kaikki edellytykset olemassa, mutta se ei edennyt kuitenkaan niin hyvin. Viivästyksiä asennukseen aiheuttivat sähköasentajien virheet, joiden takia alussa jouduttiin purkamaan jo asennettua hirsikehää usean kierroksen verran. Sähköasentajat olivat unohtaneet muutamista paikoista aukot sähköputkituksille. Aukkojen teko onnistui ainostaan purkamalla hirret pois, tekemällä aukot ja asentamalla hirret uudelleen. Viivästyksiä aiheutti myös nostokaluston huono kunto. Lisää nostokalustosta luvussa 2.8.2.

2.8.1 Laatuvirheiden korjaus asennuksen aikana

Normaalisti kelohirsien hionnalla tapahtuva huonolaatuisten kohtien korjaus ei ole mahdollista, sillä tällöin kelohirren harmaa pinta-aines poistuu ja hiottu kohta jää muuta puuta huomattavasti vaaleammaksi kohdaksi. Vaaleus kyllä harmaantuu ajan myötä, mutta se kesätä vuosia. Kelohirren huonolaatuiset kohdat eivät täten ole helposti korjattavissa. Korjausvaihtoehtoina käy tällaisissa tilanteissa hirren vaihto uuteen tai paikkaaminen puolikkaalla hirrellä.

Puolikkaalla hirrellä paikatessa, vaurioituneesta hirrestä poistetaan hirrestä lähes puolet ja uusi parempilaatuinen puolikas sovitetaan poistetun hirren tilalle. (Vuoli 2012.)

Tiukan aikataulun vuoksi, huonolaatuisien hirsien käytöltä ei voinut välttyä Ukrainaan menneen hirsirungon veiston aikana. Laatuvirheiden korjaus päätettiin tapahtuvan Ukrainassa asennuksen aikana ja jälkeen.

Soodapuhalluksen jälkeen huonolaatuiset kohdat erottuivat paremmin ja niiden paikallistaminen oli helpompaa. Kelohirsirungon hirsien ollessa tässä tapauksessa hiottuja kelohirsiä niiden lisähionta ei aiheuttanut edellä kuvattua ongelmaa. Soodapuhalluksen ollessa hellävarainen pintakäsittely se ei ollut poistanut kaikkia hirsien kaarnoja, lahokohtia ja nostokouran aiheuttamia jälkiä. Nämä kohdat oli hiottava pois sellaisilta kohdista, joissa seinäpinta jäi näkyviin. Lisähionta toteutettiin kulmahiomakoneella ja siihen asennetulla lamellihiontalaikalla rungon asentamisen aikana Ukrainassa.

Lisähionnalla saavutettiin hyviä tuloksia huonolaatuisien kohtien korjauksessa. Huonolaatuisien kohtien lisähionnalla saavutettiin monessa hirressä niin hyvät tulokset, että hirren vaihto ei enään ollut tarpeellista. Aluksi oli ajateltu, että huonolaatuisia kohtia sisältävät hirret vaihdetaan kokonaan uusiin ja se veisi melko paljon työaikaa Ukrainassa. Tällainen hirren vaihtaminen hirsikerrosten väliin on hidas toimenpide, sillä silloin uusi hirsi joudutaan veistämään paikoilleen mukaillen sekä alemmaa että ylämpää hirttä (Vuoli 2012). Lopulta kymmenestä huonolaatuisesta hirrestä jouduttiin vaihtamaan vain neljä muiden kuuden selvityksessä vain lisähionnalla.

2.8.2 Nostokalusto

Hirsien nostaminen paikoilleen tapahtui aluksi kahdella Silach KTA-28 -autonosturilla. Autonosturit ovat melko hitaita hirsikehän pystyttämisessä verrattuna puutavaranostureihin. Puutavaranosturissa on nostopuomi, jota liikutellaan ja sen liikuttelu on suhteellisen nopeaa. Nostokoura, jolla hirret otetaan kiinni, on suoraan kiinni nostopuomissa ja niitä hallitaan koneellisesti hydraulipumpuilla. Autonosturissa sen sijaan on puomin ja nostokouran välissä vaijeri, jolla ylös ja alas päin suuntautuvat liikkeet tapahtuvat. Nostokoura on kiinnitettävä hirsiiin käsin, eikä se tapahdu siis koneellisesti. Vaijerien liikuttelu

ylös ja alas sekä hirsien kiinnittäminen nostokouraan on huomattavasti hitaampaa puutavaranoisturiin verrattuna.

Hyvänä puolena autonosturissa on sen ulottuvuus. Ulottuvuus riippuu muun muassa nostettavan kohteen painosta. Noin 6 metrin mittainen kelohirsi painaa noin 350 kg, joten hirren paino ei ole juurikaan nostureille kriittinen tekijä. Kriittinen tekijä kelohirsirungon pystytyksessä on eteen tulevat hirsiseinät, jotka rajoittavat nostopuomin liikuteltavuutta. Puutavaranoisturin ulottuvuus on hirsii nostettaessa muutamia metrejä (Foresteri 2010/2010T autonosturi. 1999). Autonosturissa ulottuvuus sitä vastoin on yleensä noin kaksi kertaa enemmän, reilusti yli kymmenen metriä (Truck Crane KTA-28. 2013).

Asennustyön loppuvaiheessa jopa autonostureiden ulottuvuus loppui, sillä seinät nostureiden edessä kasvoivat niin korkeiksi, ettei niillä voinut nostaa kovin pitkälle pituussuunnassa. Tätä ulottuvuusongelmaa paikkaamaan oli hankittu Pekazett 4010 SMF -torninoisturi. Torninoisturin, joita on yleisesti käytössä suurilla rakennustyömailla, ulottuvuus on hirsii nostettaessa noin 40 metriä. (Pekazett 4010 SMF / TK 4010. 2013.)

Torninoisturia oli vielä hitaampi operoida, ja sitä käytettiin vain sellaisissa nostoissa, joissa se todella oli tarpeellinen. Todella tarpeellinen se oli asennuksen loppuvaiheessa rakennuksen sisälle tapahtuneissa nostoissa.

Nostojen hitauteen oli osattu varautua aikataulun laatimisessa, sillä rakennuksen korkeuden ja laajuuden vuoksi tavallisia puutavaranoistureita ei olisi voinut käyttää rajallisen ulottuvuuden vuoksi kuin aivan asennuksen alkuvaiheessa. Ennakoimattomia viivästyksiä aiheutti kuitenkin nostokaluston huono kunto. Vaikka käytössä oli kaksi autonosturia, toinen näistä oli vähän väliä pois käytöstä jonkin vian takia. Vian korjaututtua, hajosi toinen nosturi. Näin ollen kahden asennustyöryhmän käyttö ei ollut niin tehokasta kuin se olisi voinut olla. Tilanne parani, kun tilaaja sai pystytettyä torninoisturin. Tämä nosturi oli kuitenkin luonteeltaan vielä hitaampi, mutta ulottuvuutensa ansiosta korvaamaton.

2.9 Materiaalihankinnat Ukrainassa

Tullattavien materiaalien vähentämisen ja siten tullimuodollisuuksien yksinkertaistamisen vuoksi kaikkia asennuksessa tarvittavia osia ja materiaaleja ei lähetetty Suomesta. Nämä sovittiin hankittavaksi Ukrainasta paikallisista liikkeistä. Kaikkia asennuksessa käytettäviä osia lähetettiin kuitenkin sen verran, että päästiin asennuksessa alkuun. Näin varmistuttiin siitä, että tilaajalla oli asennuksen aloituksen jälkeen aikaa hankkia mallikappaleiden avulla loput osat, mikäli niitä ei vielä ollut hankittu. Näiden osien hankkiminen osoittautuikin aikaa vieväksi koko projektin ajan. Siitäkin huolimatta, että joitain osia oli jo aiemmin toimitettu tilaajan puolesta, niiden loputtua vastaavien lisäosien toimittaminen kesti kauan.

Suomesta lähetettiin yksi laatikollinen työkaluja sekä kaksi laatikollista vaarnatappeja. Liitteessä 1 on esitetty tulliviranomaisia varten laadittu listaus laatikoiden sisällöstä.

Asennusmateriaalien ja työkalujen hankinnasta ja kustannuksista vastasi tilaaja. Tämä oli sovittu jo urakkaneuvotteluvaiheessa, jotta saimme yksinkertaistettua tullimuodollisuuksia ja urakan sisältöä. Tilaajan hankittavaksi jäivät hirsivälivillat, puiset vaarnatapid, kiristys- ja painumapultit, hiontalaikat sekä muut puun työstöön tarvittavat työkalut, kuten moottorisahat.

Työkalujen toimittaminen Suomesta Ukrainaan ei olisi ollut ongelmallista, sillä nämä työkalut olisivat meneet samassa rahdissa kelohirsien kanssa. Työkalujen takaisintuonti Suomeen olisi ollut hankalampi järjestää, sillä niiden kuljettaminen lentokoneessa tai lähettäminen Ukrainasta Suomeen olisi tullut kalliiksi.

3 VIENTI EU:N ULKOPUOLELLE

3.1 Esiselvitykset

Jotta vientiprojektin edetessä ei tulisi yllätyksiä verotuksen kanssa, veroseuraamuksia tai muita yllättäviä viivästyksiä toimitukseen, on hyvä tehdä esiselvityksiä muun muassa Suomen tullilta sekä Verohallinnolta. Molemmat tahot ovat velvollisia antamaan yrityksille ja yksityisille ohjeita niitä pyydetessä.

Verohallinnolta saa vaapaamuotoisella kirjallisella kyselyllä ohjeistuksen tapauskohtaiselle veromenettelylle. Tämä on hyödyllinen ohjeistus esimerkiksi sellaiseen tilanteeseen, missä vientitapahtuman yksityiskohdat ovat melkolailla selvillä, mutta verokohtelu on epäselvää. Kirjallista ohjeistusta pyydetään antamalla kuvaus kauppatapahtumasta ja kysymällä epäselvät kohdat veromenettelyssä. Verohallinnon antama vastaus sisältää selvityksen siitä, miten verohallinto tulkitsee kauppatapahtuman verotuksen kannalta. Näin yllättäviä veromaksuja ei pääse syntymään. Verohallinto antaa ennakkoon sitovat päätöksensä yksittäisestä veroasiasta. (Ennakkoratkaisu- ja poikkeuslupahakemus – osakeyhtiö ja osuuskunta. 2013.)

3.2 Myyntimaa ja verotus

Myyntimaan mukaan määräytyy se, millä maalla on oikeus verottaa palvelun myynti. Myydyn palvelun myyntimaa määräytyy arvonlisäverolain myyntimaasäännöksiensä mukaisesti ja myyntimaasäännöksen tulkinta puolestaan sen mukaan, onko ostajana elinkeinonharjoittaja vai jokin muu kuin elinkeinonharjoittaja, kuten kuluttaja. (Ulkomaankaupan arvonlisäverotus. 2011.)

Kun ostaja on elinkeinonharjoittaja, arvonlisäverolain yleissäännön mukaan myyntimaaksi katsotaan ostajan maa. Mikäli palvelu on kuitenkin kiinteistöön kohdistuvaa palvelua, kuten rakentamispalvelua, katsotaan palvelun myyntimaaksi kiinteistön sijaintimaa. Tämä tarkoittaa rakentamispalveluiden myynnissä sitä, että ostajan sijaintimaalla ei ole merkitystä vaan ainoastaan

sillä, missä rakennuksen lopullinen sijainti tulee olemaan. (Ulkomaankaupan arvonlisäverotus. 2011.)

Ulkomaankaupan arvonlisäverokohtelua lähdettiin selvittämään verohallinnon internetsivuilta löytyvän ohjeen mukaisesti. Ohje ja Ukraina kohdistuneen kaupan tilanne on kuvattu taulukossa 1.

TAULUKKO 1 Arvonlisäverokohtelun selvittäminen verohallinnon ohjeen mukaisesti

Kuka myy?	Suomessa toimiva suomalainen yritys
Kuka ostaa?	Ukrainalainen yritys, EU:n ulkopuolinen maa.
Onko kyseessä tavarain vai palvelun myynti tai hankinta?	Kiinteistöön kohdistuva rakentamispalvelun myynti.
Mikä on myyntimaa eli minkä maan arvonlisäverolakia sovelletaan?	Kiinteistö sijaitsee Ukrainassa, joten myyntimaa on Ukraina.
Onko veroton vai verollinen liiketapahtuma kyseisessä myyntimaassa?	Suomesta EU:n ulkopuolelle myytävä rakentamispalvelu on verotonta myyntiä Suomessa. Ukrainassa tulevista veroista vastaa tilaaja (maahantuoja).

Koska verotuksesta vastasi myyntimaa Ukraina, sovittiin tilaajan kanssa, että he vastaavat mahdollisista veroista Ukrainan veroviranomaisille. Verojen maksuunpano tulee kyseeseen Ukrainaan tuotaessa. Koska tilaaja oli maahantuoja tässä toimituksessa, oli hän myös velvollinen maksamaan tarvittavat verot Ukrainassa. Toimittaja halusi kaiken varalta maininnan urakkasopimukseen verovelvollisuudesta Ukrainassa.

Mikäli toimittaja olisi itse ollut kelohirsirungon maahantuoja Ukrainaan, olisi se vastannut mahdollisista veroista. Jos mahdollisesti tulevaisuudessa tulevissa Pinetum Oy:n myyntitapahtumissa se itse toimii maahantuoja, tulee Ukrainan veroviranomaisilta ottaa selvää heidän verokäytännöistä.

3.3 Arvonlisäverolain mukainen tavara- vai palvelukauppa

Edellisessä luvussa viitattiin arvonlisäverolain mukaiseen palvelukauppaan. Arvonlisäverotuksen kannalta on merkitystä sillä, katsotaanko kauppatapahtuma tavara- vai palvelukaupaksi. Näille kahdelle tavalle on olemassa omat arvonlisäverotusmenettelynsä. Tavaraita ovat arvonlisäverolain mukaan kiinteät ja irtaimet esineet sekä energiahyödykkeet. Rakennustyö katsotaan palveluksi. (Palvelujen ulkomaankaupan arvonlisäverotus 1.1.2010 alkaen. 2010.)

Kelohirsirungon myynnin voisi äkkiseltään ajatella olevan tavarain myyntiä, sillä sen esivalmistus on tapahtunut Suomessa ja se toimitetaan sellaisenaan kasattavaksi Ukrainaan. Myynti katsotaan kuitenkin kiinteistöön kohdistuvaksi palvelukaupaksi, sillä myös asennus tapahtuu toimittajan toimesta. Tällöin on kyseessä rakentamispalvelun myynti. Tavara- vai palvelukauppa -kysymyksessä auttoi Verohallinnon antama kirjallinen ohjaus (LIITE 1), jossa sanotaan kelohirsirungon valmistamisen ja toimittamisen Ukrainaan pystytettynä olevan rakentamispalvelun myyntiä.

3.4 Tullausarvo

Tullausarvo perustuu ensisijaisesti tavarain kauppa-arvoon eli hintaan, joka tavarasta on tosiasiallisesti maksettu tai on maksettava, kun se myydään vietäväksi EU:n tullialueelle. Tullausarvo todistetaan tullauksen yhteydessä kauppalaskulla. (Mihin tullausarvo perustuu? 2009.)

Kelohirsirungon tullausarvoksi ei tässä projektissa merkitty koko urakkasopimuksen arvoa, sillä osa urakkasopimuksen sisältämisestä töistä tehtiin Ukrainassa ja näin ollen niitä ei tullut laskea mukaan tullausarvoon. Täten kelohirsirungon tullausarvo muodostuu vain rungon arvosta, joka sillä oli Kittilässä valmistuttuaan.

Koska vientitapahtuma alkoi jo ennen kelohirsirungon valmistumista, eikä todellista kelohirsirungon hintaa vielä tiedetty tarkasti, jouduttiin tullausarvo arvioimaan. Arviointi perustui Suomessa tapahtuvaan materiaali- ja työmenekkeihin sekä toisaalta arvioon Ukrainassa tapahtuvaan työsuoritukseen liittyvistä kuluista. Arvioitu Ukrainassa tapahtuvan työn ja muiden siihen liittyvien

kulujen osuus vähennettiin koko kauppasummasta. Näin saatiin hyvä arvio kelohirsirungon arvoksi tullausta varten.

3.5 Vientitapahtuman vastuiden jakaminen

Incoterms on Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) laatima toimituslausekkeiden tulkintakokoelma. Toimituslausekkeitä on 11 erilaista. Lausekkeet määrittelevät ensinnäkin sen, missä vaiheessa tavaraan liittyvät vastuut siirtyvät myyjältä ostajalle. Toinen asia, jonka lauseke määrittelee on se, missä ja miten myyjän on luovutettava tavara ostajalle ja mihin toimenpiteisiin ostajan on ryhdyttävä tavarantoimituksen vastaanottamiseksi. Kolmas määritelty asia määrittelee miten vienti- tai tuontitapahtumaan liittyvät kustannukset jakautuvat ostajan ja myyjän välillä. (The Incoterms Rules. 2013.)

Jotta kuljetuksen ja tullimuodollisuuksien järjestämisen vastuut ja velvoitteet olisivat molempien osapuolien tiedossa, sovittiin asiakkaan kanssa vastuiden jakamisesta Incoterms 2000 mukaisesti. Toimituslausekkeeksi sovittiin FCA (Kittilä), jonka mukaisesti toimittaja lastasi tavarantoimituksen pakattuna ja merkittynä asiakkaan nimeämän rahdinkuljettajan kuljetusvälineisiin veistopaikalla Kittilässä. Toimituslausekkeen mukaisesti toimittaja vastasi lisäksi vientiselvityksistä Suomessa. Asiakas sen sijaan vastasi rahdinkuljetuksesta syntyneistä kustannuksista, vakuutuksista ja tuontimuodollisuuksista Ukrainassa sekä kauttakulkumaissa. (The Incoterms rules. 2013.)

FCA lausekkeeseen päädyttiin siksi, että sen mukaan myyjän vastatessa vientiselvityksistä, saa se automaattisesti tullin poistumisvahvistetut luovutuspäätökset kirjanpitoonsa. Näillä luovutuspäätöksillä voidaan jälkikäteen todistaa viennin tapahtuneet ja myynnin olleen arvonlisäverotonta myyntiä Suomessa. Luovutuspäätökset ovat oleellisen tärkeitä ulkomaankauppaa käydessä, kuten verohallinnon Pinetum Oy:lle antamassa kirjallisessa ohjauksessa mainitaan.

Asiakkaalla oli paremmat valmiudet hoitaa tullimuodollisuudet kotimaassaan Ukrainassa. Kuljetuksen tapahduttua Venäjän kautta, oli venäjänkielisellä ja kulttuuriltaan samankaltaisella asiakkaalla myös paremmat valmiudet rahdin

järjestämisessä. Toisaalta Ukrainasta hankittu kuljetus oli myös taloudellisesti tehokkaampi kuin Suomesta hankittu kuljetus.

Toisena toimituslausekkeen vaihtoehtona olisi ollut EXW (Ex Works), jossa ostaja olisi vastannut kaikesta kuljetukseen, vientiin ja tuontiin liittyvistä asioista (The Incoterms rules. 2013). Tätäkin vaihtoehtoa harkittiin, mutta vaarana tämän toimituslausekkeen käytössä on se, että kirjallisia todisteita viennin tapahtumasta ei jää myyjälle automaattisesti. Tällaisessa tapauksessa myyjän tulee huolehtia siitä, että se saa tullin maastaviennin todistukset asiakkaaltansa.

3.6 Kuljetusmuodon valinta

Kuljetusmuoto valitaan muun muassa lähetyksen ominaisuuksien sekä maantieteellisen sijainnin perusteella. Myös yrityksen kuljetustarpeet eli kuinka säännöllistä ja missä määrin kuljetettavaa tulee, vaikuttavat kuljetustavan valintaan. Kuljetusjärjestelmä voi myös rakentua useiden kuljetusmuotojen ketjusta. Tiekuljetukset ovat kuitenkin tärkein kuljetusmuoto ja sitä tuleekin käytetyksi jossain vaiheessa lähes kaikissa kuljetuksissa. (Kuljetus. 2013.)

Puoliperävaunun suurimmat sallitut mitat ja massat on määritelty Suomessa ja Venäjällä erilailla. Suurimmat sallitut painot ja mitat on esitetty taulukossa 2, jossa on esitetty rajat sekä Suomessa että Venäjällä. Vertailuun on otettu pienimmän akselimäärän omaavalle yhdistelmälle. Suomessa rajat menevät ajoneuvokohtaisesti (Suurimmat sallitut mitat ja massat Suomessa 2009. 2013). Taulukossa Venäjän kuljetusrajat on ilmoitettu yleisinä rajoina. Venäjän yleiset rajat on saatu Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:n julkaisusta (Ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja ja massoja koskevat selitykset 2009. 2009). Ukrainan rajat saatiin kelotoimittajalta (Jeloudkova 2013).

TAULUKKO 2. Suurimmat sallitut mitat ja massat Suomessa, Venäjällä ja Ukrainassa

	<i>Suomi</i>	<i>Venäjä</i>	<i>Ukraina</i>
<i>Korkeus [m]</i>	4.2	4.0	4.0
<i>Leveys [m]</i>	2.60	2.55	2.65
<i>Pituus [m]</i>	16.5	20.0	22.0
<i>Massa [t]</i>	42	38	38

Kelohirsirungon toimituksessa Ukrainaan, kuljetusmuotoon vaikutti tässäkin tapauksessa lähetyksen ominaisuudet ja määränpään sijainti. Hirsipakettien pitkänomainen muoto vaati lastauksessa suuren lastausaukon rahtitilaan, jotta paketit saatiin lastauskoneella sisälle. Maanteitse tapahtuva kuljetus oli selkein tapa kuljettaa kelohirsirunko Suomesta Ukrainaan, kuljetuksen tapahtuessa Venäjän kautta. Kuljetusvälineinä toimi puoliperävaunuyhdistelmät, sillä niissä on pitkä rahtitila. Lisäksi puoliperävaunuyhdistelmien rahtitilaksi valittiin kevytpeitteillä rajattu rahtitila kiinteiden seinämien sijaan. Kevytpeitteiset seinämät on helppo aukaista tullissa rahdin tarkastamista varten ja näin sujuvoittavat asiointia tullissa.

Kelohirsipakettien kuljetus olisi onnistunut painon puolesta myös pienemmällä kuljetusvälineellä, esimerkiksi kuorma-autolla. Tavanomaisen kuorma-auton rahtitila oli kuitenkin liian pieni hirsipakettien kuljetukseen.

Puoliperävaunuyhdistelmän rahtitila on pitkä, joten yhteen puoliperävaunuyhdistelmään saatiin mahtumaan pakettien koosta riippuen 7–14 pakettia. Painavin rahti oli suuruudeltaan 16,5 tonnia puoliperävaunuyhdistelmän kokonaismassan ollessa tällöin 30,9 tonnia. Tämä kokonaismassa jää kauas sallitusta kokonaismassasta 38 tonnia, jota Venäjällä tapahtuva kokonaismassa rajoittaa.

3.7 Viennin asiakirjat

3.7.1 Tullin rekisteröity vientiasiakas

Tulli suosittelee rekisteröitymistä tullin ilmaiseen rekisteriin ja suositus koskee etenkin niitä, joilla on vähintään viisi vientitapahtumaa vuodessa.

Rekisteröitymällä viejästä tulee tullin asiakas, jonka nimi ja osoite on tallennettu tullin asiakasrekisteriin. Rekisteröitymällä viejä saa tullin vientiasiakkuuden jatko-osan, joka täydentää viejän yksilöllistä tunnusta, kuten Y-tunnusta.

Yrityksen Y-tunnusta täydennetään siksi, että yhden Y-tunnuksen alla toimivan yrityksen eri toimipaikat voidaan yksilöidä lähetyksiä lähetettäessä. (Viennin rekisteröity asiakas. 2010.)

Rekisteröityminen nopeuttaa tullin ilmoitusten käsittelyä. Jos rekisteröintiä ei ole suoritettu ja vienti tehdään siis rekisteröimättömänä asiakkaana, tullivirkailijat ottavat vienti-ilmoituksen manuaaliseen käsittelyyn. (Tullin rekisteröity vientiasiakas. 2011.)

Vientiä varten täytettiin tullin internetsivuilla löytyvä ilmoituslomake tullin rekisteröidyksi vientiasiakkaaksi ja se lähetettiin tullin käsiteltäväksi. Pinetum Oy sai muutaman päivän kuluttua vahvistuksen sille, että yhtiölle on rekisteröity kaksi toimipaikkaa ja molemmille on annettu omat yksilöintitiedot.

Toimipaikkoina oli Pinetum Oy:n toimisto Oulussa sekä veistopaikka Kittilässä. Kittilässä ollutta veistopaikkaa käytettiin vienti-ilmoituksissa vientipaikkana.

3.7.2 EAD-saateasiakirja

Tulli-ilmoitus viennistä Suomen tullille annetaan sähköisesti. Tullilta saadaan vastaussanoma, joka on joko hyväksyntä tai hylkäys kyseiselle vienti-ilmoitukselle. Jos kyseessä on hyväksymissanoma, yleensä sitä seuraa luovutussanoma. Luovutussanoma sisältää luovutuspäätöksen ja viennin saateasiakirjan EAD:n. EAD sisältää viennin seurantanumeron eli MRN-numeron, joka yksilöi ilmoituksen tulliviranomaisten järjestelmissä. (Vienti EU:n ulkopuolelle. 2011.)

Vienti-ilmoituksen Ukrainan kelohirsirungon viennistä teki viejän eli Pinetum Oy:n asiamiehenä toiminut huolitsija. Huolitsijana toimi vienti- ja tuontiasioihin

erikoistunut Rovaniemellä toimiva yritys. Huolitsija teki vienti-ilmoituksen viejän antamien tietojen perusteella (LIITE 2). Tarvittavat tiedot ilmoitusta varten löytyi kauppalaskusta, josta on kerrottu luvussa 3.7.5.

3.7.3 TIR-carnet

TIR-yleissopimus (Transport International Routier) on kansainvälinen kuljetussopimus, joka kattaa muun muassa koko Euroopan. TIR-passitusmenettely kehitettiin helpottamaan ja nopeuttamaan tavaroiden kuljettamista kansainvälisessä kaupassa. TIR-passitusmenetelmä toimii periaatteessa siten että lähtömaan tullissa rahti tarkastetaan tavallista tarkemmin ja rahtitila sinetöidään. Kuljetuksen tapahduttua monen eri maan kautta, kunkin kauttakulkumaan tulliviranomaiset voivat rajoittaa lastin tarkastamisen sinettien eheyden tarkastamiseen. TIR-passitusmenettely ei kuitenkaan poista eri maiden tulliviranomaisten oikeutta tarkastaa sinetöityjen lähetysten sisältöä ja laillisuutta tarvittaessa. (TIR-käsikirja. 2011, 5-6.)

TIR-carnet on TIR-passitusmenettelyyn liittyvä kuljetusasiakirja. Kansainvälinen kuljetus tapahtuu tätä yhtä kuljetusasiakirjaa käyttäen ja täten vähentää väärin tietojen esittämistä tulliviranomaisille. TIR-carnet avataan lähtömaassa ja se toimii valvonta-asiakirjana kuljetusta koskevissa maissa. (TIR-käsikirja. 2011, 5-6.)

Koska Ukraina suuntautuneessa kaupassa tavarat kuljetettiin maanteitse ja kuljetukset tapahtuivat Venäjän kautta, tuli TIR-carnet ajankohtaiseksi asiakirjaksi. TIR-carnetin täyttäminen oli toimituslausekkeen FCA mukaisesti tilaajan vastuulla, mutta he eivät olleet varautuneet tällaisen täyttöön vaan luulivat sen tulevan toimittajan puolelta. Siksi kuljetusliikeelle annettiin ohje kääntyä Suomessa toimivan huolitsijan puoleen, jolta he saisivat ostettua palvelun TIR-asiakirjojen laatimiselle. Tarvittavat tiedot TIR-carnetille tulivat toimittajan antamasta kauppalaskusta sekä CMR-rahtikirjasta.

3.7.4 Rahtikirja

Maantiekuljetuksissa lähettäjän ja rahdinkuljettajan välisenä sopimuksena toimii rahtikirja. CMR on kansainväliseen kuljetukseen soveltuva autorahतिकirja ja siitä laaditaan vähintään kappaleet niin lähettäjälle, vastaanottajalle kuin

rahdinkuljettalle. Lisäksi voidaan tarvita lisäkappaleita muun muassa tullia varten. Rahtikirjan laatii usein lähettäjä, mutta nykyisin sen laatii ja allekirjoittaa kuljetusliike asiakkaalta saamiensa tietojen pohjalta. Viejä on kuitenkin vastuussa antamistaan lähetystä koskevien tietojen oikeellisuudesta. (Hörkkö – Koskinen – Koskinen – Laitinen – Mattsson – Ollikainen – Reinikainen – Werdermann 2010, 230.)

Rahtikirjasta tulee selvitä seuraavat asiat (L 23.3.1979/345):

- rahtikirjan tekopaikka ja -aika
- lähettäjän nimi ja osoite
- rahdinkuljettajan nimi ja osoite
- tavarán lastauspaikka ja -päivä sekä määräpaikka
- vastaanottajan nimi ja osoite
- tavarán nimike ja pakkaustapa
- tavarán kokonaispaino
- kuljetukseen liittyvät kustannukset.

Koska ukrainalaisella kuljetusyrityksellä oli toisenlainen käsitys rahtikirjan täyttäjästä, aiheutui ensimmäisien kuorma-autojen kanssa viivästystä selvittäessä, kenen vastuulla näiden dokumenttien täyttö on. Tämän vuoksi CMR-rahtikirjan laatiminen annettiin lopulta Suomessa toimivalle huolitsijalle, joka oli saanut toimeksiannon ukrainalaiselta tilaajalta myös muiden viennin dokumenttien täytöstä. Sama huolitsija myös punnitsi autot, jolloin saatiin tarkat painot rahtikirjojen laatimista varten. Jokaiselle autolle tehtiin oma rahtikirjansa auton sisältämän rahdin mukaisesti. Rahtikirjassa lähettäjäksi merkittiin Pinetum Oy, mutta rahtikirjan laatijana ja allekirjoittajana toimi lähettäjän puolesta huolitsijayritys. Eri maiden viranomaiset tekevät omat merkintänsä rahtikirjaan (LIITE 3) kuljetuksen eri vaiheissa.

3.7.5 Kauppalasku

Kauppalasku on oleellinen dokumentti ulkomaankauppaa käytäessä, sillä niitä käytetään vienti- ja tuontimuodollisuuksissa sekä muiden vientiasiakirjojen täyttämisen apuvälineenä. Kauppalaskun tuleekin sisältää myös tiettyjä tarkennettuja tietoja kauppaan liittyen, kuten hinta-, paino- ja määrätiedot myydystä tavarasta, kaupan osapuolet, toimitus- ja maksuehdot, alkuperämaa ja niin edelleen. Tällä asiakirjalla määritellään myös esimerkiksi tavarantullausarvo. (Ulkomaankaupan asiakirjat. 2013).

Kauppalaskun (LIITE 4) vaatimat tiedot saatiin siten, että lastauksen aikana mitattiin pakettien dimensiot ja ne punnittiin lastauspaikalla olleella vaa'alla. Lastatut paketit tietoineen merkittiin kullekin puoliperävaunun yhdistelmälle annettavaan laskuun. Jokaisen paketin bruttopaino eriteltiin laskussa. Paketin bruttopainoista saatiin auton kokonaisrahdille brutto- ja nettopainot. Nettopaino sisälsi ainoastaan kelohirsien painon ja vastaavasti bruttopaino sisälsi myös paketointiin käytettyjen materiaalien painon. Nettopainoa ei mitattu hirsi kerrallaan, vaan bruttopainoon tehtiin vähennys arvioimalla pakkausmateriaalien osuus.

Yhden kauppalaskun summa, eli rahdin arvo, saatiin jakamalla tullausarvo puoliperävaunun yhdistelmien määrällä. Koska tarkkaa autojen määrää ei ollut tiedossa, käytettiin aluksi arvioitua määrää. Korjaukset viimeisien autojen rahdin arvoon tehtiin, kun tarkka autojen määrä oli selvillä.

Yhdistetty nimikkeistö eli CN-nimikkeistö (Combined Nomenclature) on EU:n järjestelmä tavaroiden luokittelua varten. CN-nimikettä, eli tavaranimikettä, käytetään vienti-ilmoituksissa kertomaan, millaisesta tavarasta on kyse. Nimike helpottaa viennin ja tuonnin tilastointia sekä määrittää kannettavat tullimaksut. Luokitus perustuu tavaroiden käyttötarkoitusten mukaisesti. Nimikkeistöstä löytyy ryhmitelty yksilöllinen numeerinen koodi jokaiselle luokitellulle tavaralajille. (Nimikkeistöt ja luokitukset. 2013.)

Vientitapahtumaa varten oli tavarantavaran kaupanimitys ja CN-koodi merkittävä laskuun. Jotta oikea CN- koodi voitiin merkitä, antoi tullin puhelimitse oikean koodin. Kelohirsirakennuksen tullinimikkeenä toimi ”Tehdasvalmisteiset

rakennukset, puuta” (Prefabricated buildings, of wood). Tämän tullinimikkeen CN-koodi oli 9406 00 20.

3.7.6 Proforma

Venäjän tullille on kauppalaskun lisäksi annettava ns. proforma-lasku. Proforma-lasku kertoo tullille koko tullattavan tavaran arvon. Lasku on muodollinen, sillä siihen merkitään laskun olevan vain tullia varten. (Startti Venäjän kauppaan. 2012.)

Proforma-lasku (LIITE 5) annettiin kauppalaskun lisäksi jokaisen kuljetuksen mukaan. Lasku tehtiin muodolliseksi laskuksi kelohirsikehän kauppatapahtumasta ja siihen merkittiin koko kelohirsikehän tullausarvo, urakkasopimuksen yksilöintitiedot sekä tilaajan ja toimittajan yhteystiedot.

3.7.7 Laatusertifikaatti

Tilaajalta tuli pyyntö laatia laatusertifikaatti tai tuotekuvaus Ukrainan ja Venäjän tulliviranomaisia varten. Laatusertifikaatin tuli sisältää tiedot kaupan kohteena olevasta tarvarasta sekä sen alkuperämaasta ja pakkaustavasta. (Tilaajan edustaja. 2012. Re:Contracts).

Laatusertifikaatissa (LIITE 6) kuvattiin mahdollisimman tarkasti toimitettu kelohirsirunko, miten puut poikkeavat normaalista kelopuusta ja miten ne on yksilöity. Koska etenkin Venäjältä toimitetaan Suomeen paljon kelohirsisiä, näiden soodapuhellettujen kelohirsien vuoksi tuli mainita laatusertifikaatissa niiden olevan käsiteltyjä ja siksi poikkeavan ulkonäöltään normaaleista harmaista kelohirsistä.

3.7.8 Poistumisvahvistettu luovutuspäätös

Arvonlisäverottoman viennin ehtona on liittää yrityksen kirjanpitoon selvitys siitä, että tavara on viety EU:n ulkopuolelle. Mikäli tämä näyttö puuttuu, voidaan myynti käsitellä kotimaan kauppana ja täten arvonlisäverollisena kauppana. Näyttönä viennistä EU:n ulkopuolelle toimii tullin antama poistumisvahvistettu luovutuspäätös. Poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen saa tullilta sähköisessä muodossa, silloin kun vienti-ilmoitus on tehty sähköisesti ja tavara on poistunut tullin kautta EU:n alueelta. (Vientikaupan arvonlisäverotus. 2010).

Poistumisvahvistetut luovutuspäätökset (LIITE 7) saatiin toimittajan asiamiehenä toimineelta huolitsijalta sähköpostitse. Nämä liitettiin kirjanpitoon verottajan ohjeiden mukaisesti, jotta vientikauppa voidaan katsoa arvonnäisäverottomaksi. Jokaiselle puoliperävaunuyhdistelmälle tuli oma poistumisvahvistettu luovutuspäätös sen ylitettyä Suomen ja Venäjän rajan.

4 SOPIMUKSET

4.1 Urakkatarjous

Asiakas lähestyi Pinetum Oy:tä ensimmäisen kerran puhelimitse loppuvuodesta 2011. Asiakkaalla oli tulkki, joka puhui Suomea ja he tiedustelivat halukkuutta tarjota kelohirsirakennuksia Ukrainaan. Ensimmäinen tapaaminen järjestettiin Rovaniemellä.

Asiakas oli tehnyt hakuja internetissä eri maiden hirsirakentajista jonka kautta he löysivät Pinetum Oy:n. Heidän arvostuksensa suomalaista hirsirakentamista kohtaan johti siihen, että he valitsivat urakkatarjouskilpailuun vain suomalaisia hirsirakentajia. Venäjällä on myös paljon kelohirsirakentamista, sillä rakentamiseen soveltuvia kelohirsijä löytyy pääasiassa vain Venäjän erämailta. Asiakas kuitenkin epäili venäläisten hirsirakentajien valmiutta toimittaa laadukkaita isoja hirsirunkoja Ukrainaan. (Asiakas 2012).

Tarjouspyyntö käsitti kolmen eri rakennuksen hirsirunkojen tarjoamisen. Tarjouspyynnön kohteena olevat rakennukset olivat päärakennus, saunarakennus ja vierasmaja. Tarjousta pyydettiin kaikkien kolmen hirsirungon yhteistoimituksesta sekä vaihtoehtoisesti tarjous pelkästä päärakennuksesta ja toinen tarjous sekä saunarakennuksesta ja vierasmajasta. Tarjouksessa oli ilmoitettava nopein mahdollinen toimitusaikataulu sekä toimituksen sisältö.

Kaikkien kolmen hirsirungon toimitusaikataulu oli sen verran tiukka, että asiakas päätyi jakamaan kolmen hirsirungon tilauksen kahdelle eri toimittajalle. Pinetum Oy sai tilauksen päärakennuksen hirsirungosta ja toinen suomalainen toimittaja sai saunarakennuksen ja vierasmajan.

Kelohirsirakennus oli määritelty hiottavaksi siten että kelon harmaa pinta-aines poistetaan ja sen jälkeen hirsirunko käsitellään puunsuoja-aineella. Päätöksiä mahdollisesta hionnasta ja pintakäsittelyistä ei ollut vielä tehty, joten asiakkaalta tuli pyyntö lähettää näyttemateriaali kolmesta eri pintakäsittelyvaihtoehdosta. Vaihtoehdot olivat hiottu käsittelemätön kelohirsi, värittömällä käsittelyaineella käsitelty hiottu pinta sekä ruskealla käsittelyaineella käsitelty pinta. Nämä pintakäsittelyt sisältänyt näytekappale valmistettiin ja lähetettiin asiakkaalle tutkittavaksi.

Asiakkaan hyväksyttyä urakkatarjouksen, aloitettiin neuvottelemaan tarkemmin urakan yksityiskohdista ja toimitussisällöstä. Neuvottelut tapahtuivat osin tapaamisissa ja osin puhelimitse tai sähköpostitse.

4.2 Kansainväliset sopimukset yleensä

Suomessa rakennustöitä koskevien urakkasopimuksien ohjenuorana toimivat rakennusurakan yleiset sopimusehdot tai rakennusalan yleiset kuluttajasopimusehdot riippuen siitä, onko tilaajana elinkeinonharjoittaja vai kuluttaja. (RT 16-10660. 1998.) Tällaisia yleisiä sopimusehtoja ei ole käytettävissä suomalaisen ja ulkomaisen yrityksen tehdessä rakennusurakkasopimuksia.

Suomessa tapahtuvaan kauppaan verrattuna, kansainvälisessä kaupassa tulee eteen eri maiden välisten lainsäädäntöjen ja kulttuurien poikkeavuuksien huomioiminen. Nämä asiat tulevat konkreettisimmin esille vasta riitatilanteissa, mutta ne on huomioitava jo sopimusta laadittaessa. Koska pääsääntönä kansainvälisiä kauppasopimuksia tehdessä on sopimusvapaus, tulee sopimuksissa määritellä tarkoin kaikki mahdolliset kauppaa koskevat yksityiskohdat. (Kaupan ehdot ja sopimukset. 2012.) Etenkin sellaiset kohdat on hyvä määritellä tarkasti, joista riitatilanteet todennäköisimmin aiheutuvat, kuten laatukriteerit, toimituksen sisältö ja aikataulu. Sopimusrikkomuksesta aiheutuvien sakkojen ja korvauksien määrittäminen sopimuksessa on yhtälailla tärkeää.

Yleisenä ohjenuorana kansainväliselle sopimukselle voidaan käyttää YK:n yleissopimusta kansainvälistä tavaran kauppaa koskevista sopimuksista. Tämä yleissopimus koskee kuitenkin vain tavarakaupan sopimusten solmimista, osapuolten velvollisuuksia ja niiden rikkomisesta aiheutuvia seurauksia. (Yleissopimus kansainvälistä tavaran kauppaa koskevista sopimuksista. 1998.)

Yleissopimus ei nimensä mukaisesti ota kuitenkaan kantaa yksityiskohtiin, vaan sen sisältämiä kohtia on itse kauppasopimuksessa tarkennettava.

Kansainvälistä kauppaa koskevien riitatilanteiden ratkaisuun, on suositeltavaa käyttää välimiesmenettelyä. Se on tuomioistuinmenettelyä nopeampi,

joustavampi sekä luottamuksellisempi. Lisäksi välitystuomio saadaan tuomioistuimen päätöstä paremmin täytäntöön pantua. (Välimiesmenettely. 2013.)

Välimiesmenettelylausekkeessa tulee määritellä välimiesmenettelyn paikka, kieli sekä sovellettava laki. Lisäksi voidaan sopia, kuinka monesta välimiehestä välimiesoikeus koostuu. (Välityslauseke. 2013.) Välimiehiksi voidaan valita kauppaa koskevan alan tai sopimustyyppin asiantuntijoita (Välimiesmenettely. 2013).

Luvuissa 4.3–4.5 kuvataan Ukraina menneen kelohirsirungon urakkasopimuksen laatiminen.

4.3 Kelohirsirungon sopimusneuvottelut

Ensimmäinen sopimusneuvottelu pidettiin Oulussa molempien sopijaosapuolien edustajien ollessa paikalla. Sopimusneuvotteluissa lähdettiin niin sanotusti liikkeelle puhtaalta pöydältä valmiiden käyttökelpoisien sopimus pohjien puuttumisen vuoksi. Sopimusneuvottelun perustana käytettiin urakkatarjousta, jossa toimitussisältö sekä -ehdot olivat alustavasti kuvattu. Tarjoukseen oli jo määritelty käytettävän materiaalin osalta kelohirren koko ja pintakäsittely. Asennukseen liittyvistä asioista tarjouksessa oli määritelty matka- ja majoituskulujen jakaantuminen osapuolten välillä sekä vastuut rungon asennuksessa tarvittavien tarvikkeiden, laitteiden ja materiaalien hankinnasta. Lisäksi tarjoukseen oli sisällytetty tuntiveloitushinta, mikäli lisätöitä tilataan asennuspaikalla Ukrainassa.

Sopimusneuvottelussa keskityttiin ensinnäkin yleisiin yksityiskohtiin sekä toisaalta toimitussisällön tarkempaan kuvaamiseen. Toimitussisällöstä enemmän luvussa 4.4. Tarkoituksena oli rakentaa sopimukselle runko, jonka yksityiskohtia lähdettiin sitten jälkikäteen hiomaan puhelimitse ja sähköpostitse. Ennen lopullista sopimusta jouduttiin tekemään monia sopimusluonnoksia. Sopimusluonnokset laati tilaaja, sillä sopimuksessa tuli olla sisältö sekä englanniksi että venäjäksi.

Sopimusneuvottelut jatkuivat puhelimitse sekä sähköpostin välityksellä. Sopimusluonnokset lähetettiin sähköpostitse toimittajalle kommentoitaviksi. Aluksi luonnokset sisälsivät melko paljon toimittajan kannalta epäedullisia kohtia muun muassa takuun pituudesta sekä korvauksista ja sakoista lähtien. Lisäksi ensimmäisessä versiossa ehdotettiin sopimuksen ensisijaiseksi kieleksi venäjää. Tämä olisi tarkoittanut sitä, että mikäli venäjän- ja englanninkielisessä tekstissä olisi esiintynyt ristiriitoja, olisi venäjän kieli ollut määräävä. Venäjänkieli piti sisällyttää sopimukseen Ukrainan viranomaisten vaatuksesta, jotta heidän olisi helpompi tulkita sopimuksen ja toimituksen sisältöä. Sopimuksen rakenteesta on lyhyt katkelma liitteessä 9, joka on yhden sivun ote urakkasopimuksesta.

Taulukossa 3 on esitetty tärkeimmät yleiset asiat, joihin tämän projektin sopimusneuvotteluissa kiinnitettiin huomiota ja mitä asioita lopullisessa sopimuksessa sovittiin. Ensimmäinen sarake nimeää sovittavan aiheen, toinen sarake mitä tulee sovittaessa huomoida ja kolmas sarake miten tämä huomioitiin kelohirsirungon toimituksen sopimuksessa.

TAULUKKO 3. Sopimusneuvottelussa huomiodut aiheet

<i>Sopimuksen aihe</i>	<i>Huomioitavaa</i>	<i>Miten huomioitu</i>
Hinta	Valuutta, verotus.	Valuuttana euro. Veroista vastaavat molemmat osapuolet omissa valtioissaan.
Toimitusaikataulu	Mihin mennessä valmis.	Hirsirunko valmis toimitettavaksi Kittilässä 3,5 kuukauden päästä sopimuksen allekirjoittamisesta.
	Viivästyssakot.	Urakkasummasta 5% + 0,5%/alkava päivä.
Maksuerätaulukko	Maksusuoritusten varmistaminen, riskien minimointi.	Urakkasumma jaettu kuuteen maksuerään. Maksuerät etupainotteisia, jolloin riskit minimoituvat.
	Viivästyskorko	Viivästyskorko ei niin tärkeässä asemassa, sillä maksuerät etupainotteisia. Koroksi sovittiin

		kuitenkin 0,5% urakkasopimuksen hinnasta.
	Maksuerän erääntymisen toteaminen	Valokuvat edistymisestä sekä laskelmat valmiusasteesta.
Laatukatselmukset tilaajan kanssa	Veistopaikalla, jolloin edullisin korjata mahdolliset viat.	Tilaaja kävi tarkastamassa ja hyväksymässä työstetyt ja käsitellyt hirret. Muutama hirsi sovittiin vaihdettavaksi.
	Toimittaja ei voi rajoittaa tilaajaa millään lailla laadun varmistuksessa.	Ukrainan tavan mukaisesti halu mitata esim. säteilyarvoja materiaaleista. Tämä ei kuitenkaan toteutunut.
Suunnitelmat	Liittäminen sopimukseen, jolloin urakan laajuus on sovittu yksiselitteisesti.	Pohja, julkisivu ja leikkauspiirustukset, joihin merkitty yksityiskohtaisesti toimitettavat osat.
Tiedonantovelvollisuus	Suunnitelmien muuttuminen, tekniset yksityiskohdat.	
Välimiesmenettely	Välimiesmenettelyn paikka, kieli ja sovellettava laki.	Välimiesmenettelyn paikaksi sovittiin se osapuolen kotimaa, joka on nostanut riidan. Kieleksi sovittiin englanti.
Vaitioloovelvollisuus	Mitä asioita ei saa tuoda kolmansien osapuolien tietoisuuteen.	Tilaajan pyynnöstä, mitään tilaajaan tai rakennuksen tulevaan omistajaan viittaavia asioita ei saa kertoa eteenpäin.
Vastuu tuotteesta	Kenellä vastuu tuotteesta toimituksen eri vaiheissa.	Veiston aikana toimittajalla, kuljetukseen luovutuksen jälkeen tilaajalla (toimituslauseke).
Muutokset sopimukseen	Miten voidaan tehdä ja kenellä valtuudet muuttaa sopimuksen sisältöä.	Muutospyynnöt kirjallisina. Molempien osapuolien tulee hyväksyä muutos ja allekirjoittaa lisäsopimus.
Toimituslauseke	Vastuut ja vakuutukset, kuljetuskustannukset, tarvittavat dokumentit.	FCA (Kittilä). Tuote luovutetaan tilaajan hankkiman kuljetusliikkeen hallintaan. Tilaaja vastaa vakuutuksista ja kuljetuskustannuksista. Toimittaja vastaa vientiselvityksistä, jolloin saa

		dokumentit maasta poistumiselle.
Reklamointi	Miten reklamoidaan ja missä ajassa	Reklamointi kirjallisena 15 päivän sisällä virheen havaitsemisesta tai esiintymisestä.
Takuu	Kuinka pitkä takuu ja mitä sisältää	Ei annettu takuuta, sillä tilaaja tekee itse töitä, jotka vaikuttavat hirsirunkoon ja sen toimivuuteen. Havaitut virheet korjataan kuitenkin asennustöiden ollessa käynnissä Ukrainassa.
Sopimuksen kieli	Mikä on sopimuksen ensisijainen kieli	Sopimus sekä englanniksi että venäjäksi. Sopimuksen ensisijaisena kielenä englanti.
Päättävät henkilöt	Kenellä on oikeus sopia sopimuksia	Yritysten rekisteriotteista kopiot, sekä päättävien henkilöiden passien jäljennökset molemmiin puolin.

4.4 Toimitussisällön sopiminen

Toimitussisällön sopimisessa ajateltiin ennen kaikkea kuljetusta ja asennuksen helpottamista, eikä niinkään kaiken kattavaa toimitusta. Jotta kuljetus Suomesta Ukrainaan sujuisi mahdollisimman sujuvasti ja vähällä kuljetuskalustolla, päätettiin yhdessä tilaajan kanssa toimittaa vain kelohirret. Normaalisti kelohirsirungon toimitussisältöön kuuluu myös hirsivälivillat, pulttitavarat sekä vaarnatapit, mutta nämä päätettiin jättää toimituksesta pois, sillä nämä tarvikkeet oli saatavissa myös Ukrainasta, eikä siten ollut järkeä niitä Suomesta toimittaa. Hirsivälivillat olisivat vaatineet kuljetukseen vielä yhtä kahta lisäkuorma-autoa.

Toimitussisällön tärkeimpänä asiana oli hirsirunko ja toimituksen laajuus sen osalta. Asiakas olisi halunnut määrittää tarkan metri- tai kuutiomäärän, joka sisältyy kauppaan. Tarkan määrän antaminen olisi ollut mahdotonta, sillä luonnonmateriaalina, kelohirsien ominaisuudet vaihtelevat paljon ja käytettävät puut valikoituvat vasta veistovaiheessa. Näin ollen toimitussisällöksi määriteltiin kaikki kelohirsiset osat, jotka on kuvattu suunnitelmissa. Selvyiden vuoksi,

urakkasopimukseen liittyneisiin suunnitelmiin vielä väritettiin kelohirsiset osat, jotta ne olisivat yksiselitteisesti sovittu.

Koska kelohirsirsistä oli hiottu harmaa pinta-aines pois ja ne oli tarkoitus käsitellä puunkäsittelyaineella, oli päätettävä missä tämä käsittely tapahtuu. Tilaajan ja hänen asiakkaan vaatimuksesta käsittely tuli tapahtua suomalaisten toimesta. Näin ollen kaikista paras toteutuspaikka ja -aika olisi ollut Suomessa kelohirsirungon ollessa valmiina, mutta purkamattomana. Tilaaja kuitenkin vaati käsittelyn tapahtuvan Ukrainassa, johon suostuttiin. Jälkikäteen tuli ilmi, että tilaaja ei ollut vielä päättänyt käsittelyn mahdollista värisävyä, joka siten esti käsittelyn Suomessa.

4.5 Maksuliikenne

4.5.1 Maksuerien sopiminen

Suomessa rakennusurakan yleisissä sopimusehdoissa määritellään millainen maksuerätaulukon tulisi olla. Esimerkiksi kuluttajasopimusehdoissa tietty maksuerä tulee maksukelpoiseksi vasta kun määritelty työvaihe on valmis tai jokin materiaalierä on toimitettu. Lisäksi Suomessa urakkasopimuksissa voidaan sopia vakuuden asettamisesta urakkasopimuksen vastuiden täyttämisen vakuudeksi. (RT 16-10783. 2002.) Näillä toimenpiteillä vähennetään taloudellista riskiä molemmiin osapuoliin.

Ulkomaankaupassa voidaan toimia samalla tavalla kuin Suomessakin, mutta tällöin tulee kiinnittää huomioita myös maksutavan valintaan. Maksutavan valinnalla pyritään varmistamaan maksusuoritusten saaminen. Tästä enemmän luvussa 4.5.2.

Koska Ukrainalaisen asiakkaan kanssa maksutavaksi valittiin avoin maksu, sovittiin maksuerätaulukon olevan etupainotteinen. Etupainotteinen maksuerätaulukko johti siihen tilanteeseen, että tilaaja oli maksanut tilauksesta etukäteen enemmän kuin mitä tehdyn työn arvo oli maksuhetkellä. Tämä vähentää toimittajan riskiä maksun saamisesta merkittävästi, mutta nostaa vastaavasti riskiä tilaajan osalta.

Kelohirsirungon urakkasopimuksen ensimmäinen erä sovittiin olemaan lähes puolet urakkasummasta. Ensimmäisen erän ollessa näin suuri, saatiin joustavuutta kelohirsien tilaamiselle ja siten varmuutta aikataulussa pysymiseen. Tämä mahdollisti hirsien nopean tilauksen, eikä maksuerätaulukko ollut esteenä materiaalitalauksien tekemiselle. Seuraavat erät sovittiin tulevan maksukelpoisiksi veistotyön edistymisen mukaisesti ja viimeisen erän olevan maksukelpoinen, kun kaikki urakkasopimuksen mukaiset työt ovat valmiina. Maksuerätaulukko on esitetty taulukossa 4, jossa maksuerien suuruudet on ilmoitettu prosentuaalisena osana urakkasummasta. Viimeisessä erässä riski siirtyi toimittajalle, sillä sen maksukelpoisuus sovittiin todettavaksi vasta, kun kaikki urakkasopimuksen mukaiset työt ovat valmiit asennusta myöten. Koska tilaaja tuli toisesta kulttuurista ja oli ennestään tuntematon yhteistyökumppani, oli riskinä, että se jättää maksamatta viimeisen erän vedoten esimerkiksi johonkin toimituksen virheeseen. Viimeisen erän suuruudeksi valittiin siksi sellaisen osuus urakkasummasta, jonka voi kohtuudella menettää pahimman uhkakuvan toteutuessa. Toisaalta mieltä rauhoitti se seikka, että tilaajalla ei tuntunut olevan minkäänlaista kokemusta puurakentamisesta, hirsirakentamisesta puhumattakaan. Näin ollen he olivat riippuvaisia toimittajan asiantuntemuksesta kyseistä hirsirakennusta ja siihen liittyviä jatkotöitä koskien.

TAULUKKO 4. Ukraina menneen kelohirsirakennuksen maksuerätaulukko

Maksuerä		Osuus urakkasummasta
1.	erä, kun urakkasopimus allekirjoitettu	43 %
2.	erä, kun 1/4 rungosta veistetty	9 %
3.	erä, kun 1/2 rungosta veistetty	9 %
4.	erä, kun 3/4 rungosta veistetty	9 %
5.	erä, kun runko veistetty	19 %
6.	erä, kun urakkasopimuksen mukaiset työt valmiit	11 %

Suomessa maksuerien maksukelpoisuus todetaan sovittujen työvaiheiden vastaanottokatselmuksissa, jonka suorittaa yleensä tilaajan edustajana toimiva rakennustöiden valvoja (RT 16-10783. 2002). Työvaiheiden vastaanottokatselemukset sallittiin suoritettavaksi urakkasopimuksessa, mutta katselemukset sovittiin kuitenkin käytävän käytännössä lähinnä sähköpostitse valokuvien avulla sekä laskelmalla, jossa oli esitetty jo toteutunut veiston määrä suhteutettuna laskennalliseen kokonaisveistomäärään.

4.5.2 Maksutavan valinta

Oikean maksutavan valinnalla voidaan vähentää kauppatahtuman riskejä. Ulkomaankaupassa on periaatteessa kolme vaihtoehtoa maksutavan valinnalle: avoimet maksut, perittävät sekä remburssi. (Ulkomaankaupan maksutavat. 2013.)

Perittävät maksutapa on sopiva, mikäli yhteistyötä on ollut jo aiemmin. Tässä maksutavassa itse tuote on voitu jo toimittaa, mutta siihen oikeuttavat dokumentit luovutetaan vasta maksutapahtuman toteutuessa. Remburssi on maksutapa, jossa tilaajan pankki antaa kirjallisen maksusitoumuksen kauppahinnan maksamisesta toimittajalle ja siten vahvistaa, että hänellä on maksuvalmius koko kauppahinnan maksamiseen. Tämä on siis varteenotettava vaihtoehto sellaisessa tilanteessa, jossa kauppasuhte on uusi ja osapuolet ovat toisilleen tuntemattomia. (Vaivatonta rahaliikennettä yli rajojen. 2013.) Nämä kaksi maksutapaa ovat muun muassa pankkien tarjoamia maksullisia lisäpalveluita viennin rahoittamiseen.

Avoimessa maksussa myyjä lähettää ostajalle laskun, jonka ostaja maksaa esimerkiksi pankkisiirtona myyjän tilille. Tämä on yksinkertainen maksutapa, mutta riskialtis siinä mielessä, että myyjällä ei ole tietoa ostajan maksukykyä tai -aikomuksesta. Riskinä tällaisessa maksutavassa on se, että myytävä tavara tai palvelu on jo toimitettu, mutta ostajalla ei olekaan rahaa maksaa sitä.

Kelohirsiurakan maksutavaksi ehdotettiin aluksi toimittajan toimesta remburssin järjestämistä. Tilaajalta tuli kuitenkin ehdotus avoimesta maksusta, joka sellaisenaan olisi ollut riskialtis toimittajan osalta. Toimittajan riskiä pienensi

kuitenkin merkittävästi etupainotteinen maksuerätaulukko, jolloin tilaaja maksoi tietyt summat ennen työvaiheen aloittamista tai materiaalin hankkimista.

4.5.3 Laskutus

Ulkomaanmaksujen helpottamista varten on kehitetty IBAN-tilinumero (International Bank Account Number). Tämä maksutapa on käytössä Euroopassa ja muutamissa muissa EU:n ulkopuolisissa maissa, mutta ei Ukrainassa. IBAN-tilinumero on maksun saajan tilinumero, josta käy ilmi pankkitilin sijaintimaa. (IBAN-tilinumero ja BIC-koodi. 2013.)

Ulkomaanmaksuun sisältyy myös pankin BIC-koodi (Bank Identifier Code). Yksilöllisestä BIC-koodista käy siten ilmi pankin sijaintimaa sekä mikä pankki on kyseessä. BIC-koodia käytetään yleisesti kansainvälisessä pankkisiirroissa. (IBAN-tilinumero ja BIC-koodi. 2013.)

IBAN tilinumero ei ole käytössä Ukrainassa. Kelohirsirungon tilaaja pyysi kuitenkin merkitsemään tilinumeron laskuun IBAN-tilinumerona ja pankin SWIFT-osoitteena, sillä hänellä oli mahdollisuus suorittaa maksut EU:ssa sijaitsevasta pankista. Vaikka SWIFT-osoite on pankin yksilöivä tunnus, saatiin pankilta puhelimitse ohje ilmoittaa laskussa myös pankin sijaintiosoite Suomessa.

Luvussa 3.6.5 esiteltiin kauppalasku, joka on oleellinen osa vienti- ja tuontiprosessia. Kauppalasku on kuitenkin pääasiassa vain tullee sekä muita viranomaisia varten ja siten sisällöltään mahdollisesti liian monimutkainen itse kaupankäynnin ja maksuliikenteen suorittamista ajatellen. Koska tässä kaupankäynnissä oli valittu maksutavaksi avoin maksu ja laskutus tapahtui maksuerätaulukon mukaisesti, riitti laskun tiedoiksi normaalit tiedot, kuten pankkitilin numero, pankki ja maksuerän yksilöinti.

Laskukierron nopeuttamiseksi, maksuerätaulukon mukaiset laskut sovittiin lähetettävän sähköpostitse. Laskut pitivät olla allekirjoitettuja ja leimattuja toimittajan toimesta, joten näillä merkinnöillä varustetut laskut skannattiin sähköiseen muotoon ja lähetettiin sähköpostitse. Maksuerän maksukelpoisuuden toteamiseksi lähetettiin myös laskelma työn

valmiusasteesta sekä valokuvia. Maksusuoritukset maksueriin saapuivat pääosin ajallaan, eikä taloudelliset asiat vaikuttaneet siten työn etenemiseen missään vaiheessa.

5 PROJEKTIINHALLINTA

Projektinhallinta on laaja käsite, joka käsittää käytännössä kaikkien projektiin liittyvien eri osa-alueiden hallinnan. Luvuissa 5.1–5.3 kuvataan projektinhallinnan sellaiset osa-alueet, jotka olivat oleellisia ja mainitsemisen arvoisia tässä vientiprojektissa.

5.1 Viestintätavat

Projektiviestintä on oleellinen osa projektia. Viestinnän laatu sekä sisältö vaikuttavat projektin onnistumiseen. Projektiviestinnän yleisiä tavoitteita ovat toiminnan tukeminen, profiloituminen, informointi, perehdytys ja vuorovaikuttaminen. Projektiviestintä voidaan toteuttaa kasvotusten tai eri viestimiä käyttäen. (Ruuska. 2007).

Koska Ukraina suuntautuneen vientiprojektin kommunikointikielenä oli englanti, eikä se ollut kummankaan osapuolen äidinkieli, muodostui sähköpostista tärkein kommunikointitapa. Kirjallisen tekstin tuottaminen on siinä mielessä varmempaa, että kirjoittaja saa rauhassa miettiä sisällön sellaiseksi, että siinä on mahdollisimman vähän epäselvyyksiä ja kielellisiä virheitä. Lisäksi sähköpostikeskustelu käydään kirjallisena, joten asioiden varmistaminen ja todentaminen on jälkikäteen helpompaa.

Kiireellisissä asioiden hoidoissa käytettiin kuitenkin puhelinta, jolloin voitiin keskustella ja sopia nopeasti kiireellisiä asioita. Näidenkin puhelinkeskusteluiden jälkeen jompi kumpi osapuoli lähetti kuitenkin sähköpostitse muistion, josta kävi ilmi sovitut asiat.

5.2 Suunnitelmien täsmentäminen

Kaikista oleellisista projektiviestinnän tavoite on toiminnan tukeminen. Jotta projektin lopputulos olisi suunnitellun kaltainen, tulee projektin osapuolten tarkentaa yksityiskohtia toisilleen tarpeen mukaan. (Ruuska. 2007).

Tärkeintä toimintaa tukevaa viestintää oli tämän rakennusprojektin osalta suunnitelmien toimittaminen ja tarkentaminen puolin ja toisin. Koska

kelohirsirungosta ei ollut valmiina sen toteutuksen kannalta hyvää suunnitelmaa, tuli toimittajan laatia suunnitelma hirsirungon osalta. Tilaajan suunnitelma hirsirungosta oli monimutkainen ja sisälsi aikaa vieviä hirsiliitoksia. Toimittaja saikin laatia oman alustavan ehdotuksensa hirsirungon toteutuksesta ja se hyväksytettiin ennen töiden aloitusta tilaajalla. Ehdotus hirsirungon toteutustavasta tehtiin ArchiCAD-ohjelmistolla, jolla saatiin samalla hirsiveistoa varten työ kuvat sekä havainnollistavat periaatekuvat.

Molemmilla osapuollilla oli käytössä ArchiCAD-ohjelmisto, jolla voidaan laatia ja tarkastella rakennuksen virtuaalimallia. Ohjelmisto olisi tarjonnut ryhmätyöskentelyyn mahdollistavan työskentelytavan, mutta tämän työkalun ollessa molemmille osapuolille vieras, ei sitä otettu käyttöön. Virtuaalimalli auttoi huomattavasti monimutkaisen ja suhteellisen suuren rakennuksen hahmottamista ja eri yksityiskohtien toteutuksen suunnittelua. Mallista voidaan ottaa mistä kohdasta tahansa havainnekuva, ja siihen voidaan lisätä kommentteja tarpeen mukaan. Lisäksi mallista saa helposti tarvittavia mittatietoja eri tarkoituksiin.

Koska rakennuksen kantavaksi rungoksi tuli metallirunko, joka upotettiin osittain hirsiseinien sisälle, piti hirsirungon ja metallirungon sijainnit sovittaa yhteen. Koska metallirungon pilarit asennettiin kiinni rakennuksen perustuksiin jo siinä vaiheessa, kun veistotyö oli vielä käynnissä Suomessa, piti pilareiden olla tarkalleen oikeilla paikoilla, jotta metallirunko sijoittuisi hirsiseinien sisälle piiloon. Tämän suunnittelun apuna virtuaalimalli oli todella tärkeä ja hyvä työkalu.

Tilaajan antama informaatio päivitetystä suunnitelmasta ei ollut niin hyvää kuin tällaisessa projektissa olisi suotavaa. Informaatio tilaajan tekemistä muutoksista suunnitelmiin tulivat usein liian myöhään helpon toteutuksen kannalta. Jos nämä muutospyynnöt olisivat tulleet aiemmin, olisi niiden toteuttaminen ollut monessa kohtaa paljon helpompaa kuin mitä ne lopulta tulivat olemaan. Lisäksi muuttuneista suunnitelmista toimitettiin tilaajan puolelta vain uudet piirustukset, mutta mitään selvitystä tai merkintöjä muutuskohdista ei ollut liitteenä. Näistä muutoksista piti moneen otteeseen pyytää listausta ja lopulta niitä saatiinkin.

Tämä tilaajan toimintatapa teetti paljon töitä, sillä vanhoja suunnitelmia piti verrata uusiin suunnitelmiin ja etsiä niistä eroavaisuuksia.

Kelohirsirungon asentamista ajatellen oli tärkeää saada kaikki tarvittavat resurssit työmaalle oikeisiin paikkoihin ja oikeaan aikaan. Asennukselle oli tehtävä asennussuunnitelma, jossa oli mietitty kelohirsipakettien ja nostokaluston paikat. Asennussuunnitelman laati toimittaja, sillä sillä oli tarvittava kokemus asennuksesta. Asennussuunnitelma laadittiin alueen karttaan, johon merkittiin kiinteän torninosturin paikka sekä autonostureiden paikat, joihin se voitaisiin aina tilanteen vaatiessa siirtää. Kelohirsipakettien paikat taas määräytyi sen mukaan, missä nosturit sijaitsivat, mihin nostureiden ulottuvuudet riittävät sekä mihin hirret tullaan asentamaan.

5.3 Laadunvarmistus

Laadukkaan jäljen tekeminen oli ensiarvoisen tärkeää Ukrainaan suuntautuneen vientiprojektin kohdalla. Suomessa tapahtuvassa rakentamisessa laatuvirheet ovat usein mahdollista korjata viimeistelytöiden yhteydessä. Ukrainaan tulleen kelohirsirakennuksen viimeistelytöistä vastasivat siellä toimivat paikalliset urakoitsijat. Koska hirsirungon toimittajalla oli mahdollista olla Ukrainassa vain pystytyksen ajan, oli laatuvirheet minimoitava. Toimittajan joutuessa olemaan ulkomailla laatuvirheitä korjaamassa, ovat kustannukset melko suuria puhumattakaan siitä, että laatuvirheitä jouduttaisiin lähtemään korjaamaan erikseen.

Eräs omituisin piirre Ukrainaan menneen sopimuksen laatuasioihin liittyen oli tilaajan halu mitata säteilyarvoja kelohirsistä. Todennäköisimmin tilaajalla oli pieni huoli kelohirsien säteilyarvoista Ukrainassa vuonna 1986 tapahtuneen ydinvoimaonnettomuuden vuoksi. Tästä syystä he ilmaisivat urakkasopimuksessa halun säteilyarvojen mittaamiseen. Tätä oikeutta he eivät tietävästi kuitenkaan koskaan käyttäneet.

Laatukatselmuksista sovittiin tehtävän veistotyön kuluessa ja etenkin ennen rungon purkamista Suomessa. Tilaaja kävikin veistopaikalla tarkastamassa työn ja materiaalien laadun ensimmäisen kerroksen osalta, mutta toisen kerroksen osalta he jättivät katselmuksen tekemättä. Ensimmäisessä katselmuksessa

havaittiin muutaman kelohirren huono kunto ja niiden paikat merkittiin suunnitelmiin.

Nämä laatuvirheet materiaaleissa olivat ennakkoon tiedossa, sillä ne johtuivat huonolaatuisista keloista. Kelohirsien toimittajien toimitukset olivat tiukilla ja rakentamisessa oli käytettävä paikoitellen laadultaan hieman arvelluttavia keloja. Nämä laatuvirheelliset kelohirret sovittiin vaihdettaviksi joko rungon purkuvaiheessa Suomessa tai pystytysvaiheessa Ukrainassa. Osa näistä hirsistä kuitenkin osoittautui käyttökelpoisiksi hionnan jälkeen ja vaihdettavia hirsistä ei jäänyt montaa. Laatuvirheellisten kelohirsien korjaamiseksi lähetettiin myös muutama varahirsi, jotta huonolaatuiset voitiin vaihtaa rungon pystytyksen yhteydessä. Tämä oli hidasta ja vaati ylimääräistä aikaa pystytykselle.

5.4 Veistotyön etenemisen seuranta Suomessa

Valmiusastetta seurattiin työntekijöiden ilmoittamien veistometrien sekä työnjohdon omien laskelmien avulla. Työntekijät merkitsivät omiin muistioihinsa jokaisen veistämänsä puun paikan sekä sen pituuden. Näistä saatiin koottua kaikkien työntekijöiden tekemät veistometrit. Etenemistä verrattiin laskennalliseen kokonaisveistomäärään, jolloin saatiin todelliselle valmiusasteelle melko tarkka arvo. Valmiusasteen seuranta oli aikataulullisesti tärkeä asia, mutta myös valmiusasteeseen perustuvan maksuerätaulukon vuoksi tärkeä apuväline.

Laskennallinen kokonaisveistomäärä oli saatu rakennuksen tietomallista siten että tietomallista saatiin automaattisesti tietoon rakennuksen kelohirsiseinien seinäneliöt. Yhdelle seinäneliölle voidaan arvioida menevän noin kolme metriä rakennuskeloa, joten siitä voitiin laskea arvio veistometreille ja sen kautta materiaali- ja työmenekille.

6 TYÖSKENTELY UKRAINASSA

Koska urakkasopimuksen mukaisesti tilaaja oli järjestänyt työskentelyyn tarvittavat asiat Ukrainassa, ei näitä koskevia periaatteita, säännöksiä tai lainsäädäntöä tunneta kovin tarkasti. Näistä asioista pyydettiin kuitenkin tilaajalta selvitystä, mutta kaiken kattavaa selvitystä ei ikinä saatu. Tämän vuoksi luvuissa 6.1–6.3 on kuvattu vain toimittajan omat kokemukset ja havainnot Ukrainassa työskentelystä.

6.1 Luvat työntekoa varten

Ukrainassa rakennustoimintaa harjoittavalla yrityksellä pitää olla Ukrainan viranomaisten antama lupa kyseiseen toimintaan. Tällaisen luvan haltijan alaisuudessa voi kuitenkin toimia aliurakoitsija, jolle tämän luvan hankkiminen ei ole välttämätöntä. (Tilaajan edustaja 2012).

Lupa-asioiden hoitamisen helpottamiseksi, vastuu lupien hankinnasta jätettiin tilaajalle. Lupakäytännöt olivat paikallisella toimijalla paremmin tiedossa ja niiden mahdollinen hankinta helpompaa ja nopeampaa kuin toimittajalla. Mikäli toimittaja olisi alkanut itse selvittämään lupien tarpeellisuutta ja hankitaa, olisi tämä prosessi kestänyt paljon kauemmin ja vaatinut suuren työpanoksen.

Jotta kelohirsikehän toimittajalla oli oikeus työskennellä Ukrainassa, tehtiin sopimus aliurakoinnista Ukrainalaiselle pääurakoitsijalle. Pääurakoitsija vastasi kohteen valmiiksi tekemisestä. Kun toimittaja oli aliurakkasuhteessa pääurakoitsijaan jolla oli oikeus työskennellä Ukrainassa, sai toimittaja työluvan asentaa kelohirsikehän.

Urakkasopimukseen sisällytettiin toimittajan toivomuksesta maininta, että tilaaja hankkii mahdollisesti tarvittavat luvat sekä vastaa työnteon tai lupien puuttumisesta aiheutuneista sakoista ja korvauksista. Toimittajalle ei siis saanut tulla mitään sanktioita Ukrainan viranomaisten puolelta työskentelyyn liittyvissä lupa-asioissa. Näin pyrittiin välttämään sanktiot puuttuvista luvista tilaajan mahdollisten laiminlyöntien vuoksi.

6.2 Työskentelykulttuuri

Suomessa työskentelykulttuuriin kuuluu, että täällä tehdään tietty tuntimäärä vuorokaudessa ja viikossa. Työajat sisältävät säännölliset tauot ja muutoin koko työaika työskennellään. Lisäksi työvaiheita varten on asetettu hoitamaan tietty määrä työntekijöitä. Näihin periaatteisiin perustuen, työnjohdolla on helpompi arvioida työvaiheiden ajalliset kestot ja varautua tarvittaessa lisäämään tai vähentämään resursseja.

Ukrainassa sen sijaan työmiehiä oli työmaalla melkein kaksinkertainen määrä tarvittavaan määrään verrattuna. Näistä läheskään kaikki eivät kuitenkaan työskennelleet koko ajan yhtäaikaaisesti, vaan osa vietti aikaa työmaalla tekemättä mitään ja osa saattoi korvata toisen yllättäen poistuneen työntekijän. Työnteko näytti olevan vuorottelevaa työpäivän kuluessa. Myös ukrainalainen työnjohtaja saattoi poistua kesken työpäivän työmaalta. Näin ollen työnjohdolla ja pääurakasta vastaavalla ei juurikaan voinut olla tietoa kustannustehokkaasta työvoiman käytöstä ja aikataulussa pysyminen ei siten voi olla niin varmaa.

Työnteon tehokkuus ja työturvallisuus näiden kokemusten mukaan on Suomessa paljon parempi kuin Ukrainassa. Suomalaiset työntekijät ovat myös aloitteellisia työturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä.

6.3 Resurssit

Koska kulttuurieroavaisuuksia on Suomen ja Ukrainan työskentelytavoissa, oli epävarmaa, että tilaaja saisi hankittua kaikkia tarvittavia työkaluja, koneita ja laitteita tai materiaaleja heti asennuksen aloituksen ajankohtaan. Näin ollen kelohirsipakettien mukana päätettiin lähettää yksi työkalulaatikko, joka sisälsi erikoistyökaluja, kuten hirsikoukut ja varausraudat. Lisäksi lähetettiin osa asennuksessa tarvittavista vaarnatapeista ja pulttitarvikkeista. Näillä toimenpiteillä varmistettiin asennustyön käynnistäminen heti, kun suomalainen asennusryhmä oli saapunut asennupaikalle.

Kelohirsirungon asennuksessa tarvittavat hirsivälivillat, puiset vaarnatapit sekä pulttitarvikkeet päätettiin tilaajan kanssa hankkia Ukrainasta. Näiden suhteellisen yleisten ja yksinkertaisten tarvikkeiden toimittaminen Suomesta ei

katsottu olevan järkevää. Nämä jätettiin pois kelohirsirungon urakasta ja niiden hankkiminen jäi tilaajan vastuulle.

Työvoimaresurssit koostuivat suomalaisista asentajista sekä ukrainalaisista apumiehistä, sähkömiehistä ja nostokaluston kuljettajista. Suomalaisia hirsirungon asentajia oli koko asennustyön ajan keskimäärin kolme henkilöä sekä lisäksi yksi työnjohtaja. Ukrainalaisia apumiehiä oli useita. He toimivat hirsivälivillojen asentajina, hirsien noston apureina sekä hirsirungolla suomalaisen asentajan apuna. Lisäksi oli erikseen nostokaluston kuljettajat ja hirsipakettien siirtolaitteen kuljettaja. Yhteensä hirsirungon asentamisessa työskenteleviä työntekijöitä työmaalla oli keskimäärin noin 12 henkilöä.

Koneet, laitteet ja materiaalit

Rakennuspaikan suuruudesta ja työntekijöiden määrästä huolimatta, työkaluja, koneita ja laitteita oli todella niukasti. Tarvittavia koneita ja materiaaleja jouduttiin pyytämään useaan kertaan ja niiden järjestäminen työmaalle kesti kauan. Materiaalitoimituksistaakin toimitettiin vain osa ja loppuja jouduttiin odottamaan siitäkin huolimatta, että työt jouduttiin keskeyttämään. Sikäli niukka resurssien hankinta on hyvä asia, että työmaa pysyy helpommin järjestyksessä eikä ylimääräisiä kuluja pääse syntymään liiallisten materiaalityökalujen vuoksi. Toisaalta lisäresurssien hankinta olisi pitänyt hoitaa hieman joustavammin siten että niitä olisi tullut työmaalle heti niitä tarvittaessa. Esimerkiksi tarvikevarastot puuttuivat työpaikan lähetyviltä kokonaan ja pelkkien naulojenkin saaminen asennusta varten oli välillä vaikeaa.

Sosiaalityilat

Työntekijöitä varten tarvitaan sosiaalitylat, joissa voidaan syödä ja olla suojassa sateelta. Kelohirsirungon pystytyspaikan välittömään läheisyyteen tiloja ei ollut järjestetty, vaan ne sijaitsivat melko kaukana. Asennuspaikalle päästyä, jouduttiin heti rakentamaan yksinkertaiset sosiaalitylat ruokailua ja kahvitaukoja varten. Sosiaalityloina toimi käytännössä kevytpeitteistä tehty telta. Sosiaalityloina toiminut telta sijaitsi muutenkin väärässä paikassa, sillä se oli suoraan nostokaluston nostojen alapuolella. Tästä syystä sosiaalityloissa oleskelu oli työskentelyn aikana kielletty. Myöskään saniteettitiloja ei ollut järjestetty.

Paikalliset rakennustyöntekijät

Ennen Ukraina saapumista, sovittiin tilaajan kanssa paikallisten rakennustyöntekijöiden järjestämisestä asennuksen avuksi. Paikallisten työntekijöiden haluttiin avustavan asennuksessa sellaisissa asioissa, joissa ei juurikaan hirsirakentamisen ammattitaitoa tarvita. Tällaisia töitä ovat esimerkiksi hirsivälivillojen asennus, oikeiden hirsien etsintä ja kiinnittäminen nosturiin, vaarnatappien asennus sekä telineiden pystytykset.

Vaikka työntekijöitä oli paljon, suuri osa heistä ei tehnyt työmaalla juuri mitään. Hieman epäselväksi jäi, mikä heidän toimenkuvansa työmaalla oli. Toimittajan onneksi muutamat heistä olivat ahkeria työntekijöitä ja todella nopeita oppimaan hirsirungon asennuksen.

Sähköistys

Työmaa oli sähköistetty ja sähkökatkoja varten oli järjestetty agregaatit varavoimaksi. Sähkökatkoja oli muutamaan otteeseen, mutta ne eivät haitanneet niinkään hirsirungon asennusta, sillä sähkötyökaluja ei asennuksen aikana juurikaan tarvittu. Asennuksen loppuvaiheessa, kun sähkökäyttöinen torninosturi tuli käyttöön, muutamat sähkökatkot estivät nosturin käytön ja siten asennus keskeytyi pariin tunniksi. Lisävoimana ollut agregaatit ei tarjonnut tarpeeksi virtaa torninosturin käyttöön.

Nostokalusto

Asennustyön alussa kelohirsien nostot tehtiin autonostureita käyttäen. Asennusryhmiä oli kaksi, joita palveli kaksi autonosturia. Kahden asennusryhmän tehokas työskentely ei kuitenkaan toteutunut, sillä autonostureista toinen oli rikki ja sen korjaus kesti pari päivää. Korjauksen jälkeen, hajosi toinen autonosturi, jonka korjaus niinkään kesti pari päivää.

Autonostureilla oli rajoittunut ulottuvuus ja niitä pitikin siirellä rakennuksen puolelta toiselle asennuksen edetessä. Hirsiseinien korkeuden noustessa, nostojen ulottuvuus rajoittui vielä pienemmäksi, sillä seinä kasvoi niiden eteen. Lisäksi oman haasteensa aiheutti rakennuttajan vaatimus puuston säilyttämisestä rakennuksen ympärillä, jotka olivat välillä tiellä nostoja suorittaessa.

Autonostureiden rajoittuvuutta korjaamaan tuli sähkökäyttöinen torninosturi, jolla saatiin loput nostot hoidettua. Nostokurki oli todella hidasliikkeinen ja niitä oli käytössä ainoastaan yksi. Hitaaseen nostokurkeen oli kuitenkin osattu varautua asennusaikataulua laadittaessa.

6.4 Kustannukset ulkomailla työskentelystä

Ulkomailla tapahtuva asennustyö toi mukanaan kustannuksia, jotka koostuivat matkustamisesta, majoittumisesta, ruokailusta, palkoista ja vakuutuksista.

Osasta näistä kustannuksista vastasi toimittaja ja osasta tilaaja.

Matkakustannuksista vastasi sopimuksen mukaisesti toimittaja.

Matkakustannukset koostuivat Suomessa tapahtuvista siirtymäajoista sekä lennoista Ukrainaan ja takaisin. Siirtymäajoja syntyi työntekijöiden siirtymisestä lentokentälle kotoaan. Siirtymäajojen pituus riippui siitä, mille lentokentälle lennot oli otettu. Lentoja jouduttiin ottamaan Oulusta, Rovaniemeltä ja Kittilästä, riippuen lentojen hinnasta ja aikatauluista. Lentojen hinnoissa oli suuria vaihteluja lennon lähtöpaikasta riippuen ja olikin kannattavaa siirtyä autolla kauempana olevalle lentokentälle polttoaine- ja palkkakuluista huolimatta.

Ukrainassa majoituksesta ja ruokailusta vastasi tilaaja. Suomesta tulleille työntekijöille oli majoitukseksi varattu majatalo, joka tarjosi aamiaisen ja illallisen lisäksi saunomismahdollisuuden sekä pyykinpesupalvelun. Saunominen ja pyykinpesu olivat maksullisia ja näistä kustannuksista vastasi toimittaja.

Työmaalle oli järjestetty tilaajan toimesta noutoruoat kerran päivässä. Toimittaja oli sitä vastoin hankkinut paikallisesta elintarvikeliikkeestä kahvin aikana syötävät välipalat ja kahvit. Ruokatarvikkeet olivat edullisia Suomen hintoihin verrattuna.

Suomalaisten työntekijöiden palkka koostui normaalista tuntipalkasta sekä ulkomaanpäivärahoista. Ukrainan päivärahan suuruus oli vuonna 2012 59,00 €/päivä (Ulkomaan päivärahat 2012). Vaikka työskentely tapahtui Ukrainassa, tuli palkoista kuitenkin tilittää normaalit palkan sivukulut Suomeen (Ulkomaille lähetettävä työntekijä. 2012).

Lakisääteinen tapaturmavakuutus on nimensä mukaisesti pakollinen vakuutus työnantajalle ja se on osa työntekijän sosiaaliturvaa. Se tuo turvaa työntekijöille

tapaturmien ja ammattitautien varalta. Lakisääteinen tapaturmavakuutus on otettava, mikäli työntekijä tekee töitä työnantajalle yhteensä yli 12 työpäivää kalenterivuodessa. (Työntekijän tapaturmavakuutukset 2013). Lakisääteinen tapaturmavakuutus on voimassa myös ulkomailla työskennellessä (Fennia vakuutusyhtiö 2012.)

7 YHTEENVETO

Pinetum Oy:n ensimmäisessä vientitapahtumassa oli tarve hankkia arvokasta tietoa kelohirsirakennuksen viennistä ulkomaille. Kohdemaana toimi Ukraina, joka on EU:n ulkopuolinen maa. Suomessa tapahtuvasta toiminnasta poiketen kyseeseen tuli erilaiset verotuskäytännöt sekä tullimuodollisuudet. Myöskään Suomessa voimassa olevat yleiset sopimusehdot eivät olleet voimassa Ukrainaan tapahtuneessa kaupassa.

Kelohirsirakennus veistettiin Suomessa, joten se ei sinällään poikennut Suomessa tapahtuvasta kelohirsirungon valmistamisesta. Poikkeavaa tässä projektissa oli kelohirsien ja muiden rakennusosien yhteensovittaminen toisiinsa sekä kesken projektin muuttuneet suunnitelmat. Suomessa eri rakentamisen ja suunnittelun osapuolien kesken kommunikointi on helpompaa ja sujuvampaa, jolloin rakentamisen eri vaiheet sujuvat usein ilman sen suurempia ongelmia. Ukrainalaisen asiakkaan kanssa yleinen kauppaan liittyvä kommunikointi ja suunnitelmien muutoksista keskustelu ei ollut niin hyvää kuin sen pitäisi tämän kokoluokan rakennuksen rakentamisessa olla. Syynä tähän oli kulttuurieroavaisuudet ja erilaiset käytännöt asioiden hoitamisessa.

Koska projektin aikataulu oli todella tiukka, piti tarvittavat tiedot hankkia nopealla aikataululla. Internet oli hyvä apuväline tiedon hankkimisessa nopeasti, mutta tällainen tieto on melko yleistettyä tietoa. Verottajalta saa tarvittaessa kirjallisen ohjauksen, jossa se vastaa hakijan kysymyksiin koskien tietyn asian verotusta. Tämän kirjallisen ohjauksen hakemiseen kannattaa varata aikaa, sillä sen saamiseen voi kulua useita viikkoja. Näin ollen kirjallinen ohjauspyyntö on tehtävä hyvissä ajoin ennen päätöksiä. Tässä projektissa ei valitettavasti ollut aikaa odottaa ohjausta ennen päätöksien tekoa, vaan päätöksiä oli tehtävä ennen verottajan vastausta. Onneksi internetistä saadut verottajan ohjeet olivat kuitenkin sen verran hyviä, että päätökset voitiin turvallisin mielin tehdä niiden perusteella. Saatu kirjallinen ohjaus olikin tässä projektissa vain vahvistus aikaisemmin hankitulle tiedolle.

Nopeasta aikataulusta sekä osaltaan tilaajan väärinkäsityksistä johtuen tullimuodollisuudet veivät aluksi toivottua kauemmin aikaa. Tästä syystä

ensimmäiset kuljetukset joutuivat odottamaan Suomessa pari päivää asioiden selvitystä ja tullipapereiden tekoa. Kun nämä asiat oli saatu selvitettyä, seuraavien kuljetusten kanssa ei ollut ongelmia vaan ne sujuivat jouhevasti.

Jos aikaa olisi ollut enemmän, olisi Ukrainan lainsäädännöstä ja määräyksistä koskien työskentelyä Ukrainassa, otettu itse selvää eikä luotettu tilaajan antamiin selvityksiin. Tässä projektissa ukrainalainen tilaaja sanoi selvittäneensä ja sopineensa asiat siten, että toimittajan työskentely Ukrainassa oli sallittua. Tähän tietoon suhtauduttiin kuitenkin hieman kriittisesti Ukrainassa olevan kulttuurin vuoksi.

Vaikka tämä kelohirsirungon toimittaminen oli Pinetum Oy:n ensimmäinen vientiprojekti, meni se kaiken kaikkiaan hyvin eikä sellaisia ongelmia tullut vastaan, joista ei kohtuudella olisi selvitty. Asiakkaaltakin tuli kiitosta ja varovainen lupaus mahdollisesti tulevista tilauksista.

LÄHTEET

Ajoneuvojen suurimpia sallittuja mittoja ja massoja koskevat selitykset 2009. 2009. Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry.

Saatavissa:

http://www.skaf.fi/files/5216/Mitat_ja_massat_selitykset_2009.pdf.

Hakupäivä: 28.5.2013.

Asiakas 2012. Projektin vetäjä, Ukraina. Asiakastapaamiset 2012.

Ennakkoratkaisu- ja poikkeuslupahakemus – osakeyhtiö ja osuuskunta.

2013. Saatavissa: [http://www.vero.fi/fi-](http://www.vero.fi/fi-FI/Yritys_ja_yhteisoasiakkaat/Osakeyhtio_ja_osuuskunta/Ennakkoratkaisu_ja_poikkeuslupahakemus)

[FI/Yritys_ja_yhteisoasiakkaat/Osakeyhtio_ja_osuuskunta/Ennakkoratkaisu_ja_poikkeuslupahakemus](http://www.vero.fi/fi-FI/Yritys_ja_yhteisoasiakkaat/Osakeyhtio_ja_osuuskunta/Ennakkoratkaisu_ja_poikkeuslupahakemus). Hakupäivä 4.1.2013.

Fennia vakuutusyhtiö 2012. Re: Vakuutusta ulkomaille. Sähköpostiviesti.

Vastaanottaja: Vesa Vuolli 9.2.2012.

Foresteri 2010/2010T autonosturi. 1999. Esite. Kesla Oyj. Saatavissa:

<http://www.porokka.fi/wp-content/uploads/2011/12/F2010.pdf>. Hakupäivä

27.5.2013.

Hirren veistämisen perusteet. 2009. Saatavissa:

http://wikikko.info/wiki/Hirren_veist%C3%A4misen_perusteet . Hakupäivä

22.1.2013.

Hirsirakennuksen pystytys. 2012. Saatavissa:

http://wikikko.info/wiki/Hirsirakennuksen_pystytys Hakupäivä 22.2.2013.

Hirsisalvos. 2009. Saatavissa: <http://wikikko.info/wiki/Hirsisalvos>. Hakupäivä

23.11.2012.

Hörkkö, Heli – Koskinen, Harri – Mattsson, Laitinen, Petri – Mattsson, Margit – Ollikainen, Jari – Reinikainen, Antti – Werdermann, Rauli 2010. Huolinta-
alan käsikirja. Uudistettu painos 2010. Vantaa: Suomen Sped service Oy.

IBAN-tilinumero ja BIC-koodi. 2013. Saatavissa:

<http://www.nordea.fi/Yritykset%2bja%2byhteisöt/Maksuliike/Tilit%2bja%2btiliraportointi/IBAN-tilinumero%2bja%2bBIC-koodi/953882.html>.

Hakupäivä 14.3.2013.

The Incoterms rules. 2013. Saatavissa: <http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/>. Hakupäivä

25.3.2013.

Jaukkuri, Jari-Pekka 2012. Toimitusjohtaja, Rovaniemen Soodapuhallus Oy. Haastattelut 2012.

Jeloudkova, Ludmila 2013. Re: Kuljetukset Venäjällä ja Ukrainassa.

Sähköpostiviesti. Vastaanottaja: Vesa Vuolli. 28.5.2013.

Kaupan ehdot ja sopimukset. 2012. Saatavissa: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/kaupan-ehdot-ja-sopimukset/>. Hakupäivä

22.2.2013.

Kuljetus. 2013. Saatavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/>.

Hakupäivä 21.3.2013.

L 23.3.1979/456. Tiekuljetussopimuslaki.

Mihin tullausarvo perustuu? 2009. Saatavissa

<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tullausarvo/index.jsp>. Hakupäivä:

28.5.2013.

Miten tullausarvo selvitetään? 2009. Tullihallitus. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/tullausarvo/miten_selvitetaan/index.jsp.

Hakupäivä: 1.5.2012.

Nimikkeistöt ja luokitukset. 2013. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/luokitukset/index.jsp

. Hakupäivä 4.6.2013.

Palvelujen ulkomaankaupan arvonlisäverotus 1.1.2010 alkaen. 2010.
Saatavissa: [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Kansainvalinen_kauppa/Palvelujen_ulkomaankaupan_arvonlisaverot\(14323\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Kansainvalinen_kauppa/Palvelujen_ulkomaankaupan_arvonlisaverot(14323)). Hakupäivä: 28.5.2013.

Pekazett 4010 SMF / TK 4010. 2013. Esite. Saatavissa:
http://www.kammerlander-kran.de/files/PDF_Datenblaetter/PKZ_4010.pdf.
Hakupäivä 27.5.2013.

Rakennuskelo loppui Lapista. 2009. Yle Uutiset. Saatavissa:
http://yle.fi/uutiset/rakennuskelo_loppui_lapista/5902582. Hakupäivä
22.1.2013.

Ruuska, Kai. 2007. Projektiviestintä. Väline ja voimavara. Hetky 3/2007.
Saatavissa: <http://www.prodictor.fi/hetky0907.pdf>. Hakupäivä 14.3.2013.

RT 16-10660. 1998. Rakennusurakan yleiset sopimusehdot YSE 1998.
Rakennustieto Oy.

Startti Venäjän kauppaan. 2012. Saatavissa: http://www.businessgate.fi/wp-content/uploads/2012/09/Startti_Ven%C3%A4j%C3%A4_lr-11.pdf.
Hakupäivä 4.6.2013.

Suurimmat sallitut mitat ja massat Suomessa 2009. 2009. Suomen Kuljetus
ja Logistiikka SKAL ry. Saatavissa:
http://www.skal.fi/files/5434/Autojen_nimitykset_2009.pdf. Hakupäivä
28.5.2013.

Tilaajan edustaja 2012. Other agreements. Sähköpostiviesti. Vastaanottaja:
Vesa Vuolli. 23.2.2012.

TIR-käsikirja. 9. korjattu painos. 2011. Suom. Hannele Pitkänen. Helsinki:
Edita Prima Oy.

Tilaajan edustaja 2012. Re: Contracts. Sähköpostiviesti. Vastaanottaja Vesa
Vuolli. 19.6.2012.

Truck Crane KTA-28. 2013. Saatavissa:

http://www.dak.com.ua/sites/default/files/products/parameters/product_3_parameter_25.png. Hakupäivä: 27.5.2013.

Tullin rekisteröity vientiasiakas. 2011. Saatavissa:

http://www.tnt.com/express/fi_fi/site/home/ohjeita_lahettamiseen/muu_lahettajalle_hyodyllinen_lisatieto/ilmoittautuminen_tullin_rekisteroidyksi_vientiasiakkaaksi.html. Hakupäivä 22.3.2013.

Työntekijän tapaturmavakuutukset. 2013. Fennia vakuutusyhtiö. Saatavissa:

<http://www.fennia.fi/Yritykset+ja+yritt%C3%A4j%C3%A4t/Vakuutukset/Ty%C3%B6ntekij%C3%A4n+tapaturmavakuutukset/p1351236471090?packedargs=locale%3D1351236282049>. Hakupäivä 7.11.2013.

Ulkomaan päivärahat 2012. Veronmaksajat. Saatavissa:

<http://www.veronmaksajat.fi/omatveroasiat/ulkomaanpaivarahat2012>.

Hakupäivä: 21.6.2013.

Ulkomaankaupan arvonlisäverotus. 2011. Saatavissa: http://www.vero.fi/fi-FI/Yritys_ja_yhteisoasiakkaat/Osakeyhtio_ja_osuuskunta/Arvonlisaverotus/Ulkomaankaupan_arvonlisaverotus.

Hakupäivä 18.2.2013.

Ulkomaankaupan maksutavat. 2013. Saatavissa:

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/maksutavat/>.

Hakupäivä 7.3.2013.

Ulkomaille lähetettävä työntekijä. 2012. Verohallinto. Saatavissa:

[http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Kansainvaliset_tilanteet/Ulkomaille_lahetettava_tyontekija\(14338\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Kansainvaliset_tilanteet/Ulkomaille_lahetettava_tyontekija(14338)). Hakupäivä 1.5.2012.

Vaivatonta rahaliikennettä yli rajojen. 2013. Saatavissa:

<https://www.poppankki.fi/ulkomaanmaksut>. Hakupäivä 8.3.2013.

Viennin rekisteröity asiakas. 2010. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin_rekisteroity_asiakas/index.jsp.

Hakupäivä 1.5.2012.

Vienti EU:n ulkopuolelle. 2011. Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti_eun_ulkopuolelle/index.jsp.

Hakupäivä 1.5.2012.

Vientikaupan arvonlisäverotus. 2010. Verohallinto. Saatavissa:

<http://www.vero.fi/fi->

[Fl/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Kansainvalinen_kauppa/Vientikaupan_arvonlisaverotus\(14309\)](http://www.vero.fi/fi-Fl/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Kansainvalinen_kauppa/Vientikaupan_arvonlisaverotus(14309)). Hakupäivä 2.5.2012.

Välimiesmenettely. 2013. Saatavissa:

<http://arbitration.fi/fi/valimiesmenettely/>. Hakupäivä 6.3.2013.

Välityslauseke. 2013. Saatavissa:

<http://arbitration.fi/fi/valityslausekemallit/valityslauseke/>. Hakupäivä 6.3.2013.

Yleissopimus kansainvälistä tavarankauppaa koskevista sopimuksista.

1998. Saatavissa: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/text/finnish.html>.

Hakupäivä 5.1.2013.

LIITTEET

Liite 1	Verohallinnon kirjallinen ohjaus
Liite 2	EAD -saateasiakirja
Liite 3	CMR rahtikirja
Liite 4	Kauppalasku
Liite 5	Proforma-lasku
Liite 6	Laatusertifikaatti
Liite 7	Poistumisvahvistettu luovutuspäätös
Liite 8	Sopimusote



Verohallinto
PL 8026
96101 ROVANIEMI

Pinetum OY
PL 104
90101 OULU

OHJAUS

2.5.2012

Päätösnumero
12OH10
Diaarinumero
A273.430011.2012

ARVONLISÄVEROTUSTA KOSKEVA OHJAUS

Hakija Pinetum Oy (1907579-0), ALV rek.

Kotikunta Oulu

Ohjauspyyntö

Sopijaosapuolet:

Myyjä
Pinetum Oy
Y-tunnus 1907579-0
PL 104
90101 OULU
Finland

Ostaja

Ostaja on tilannut myyjältä kelohirsisen rakennuksen hirsikehän pystytettynä Ukrainaan. Hirsikehä veistetään valmiiksi rakennukseksi suomalaisella työvoimalla Kittilässä. Veistotyö kestää noin kolme kuukautta.

Valmistumisen jälkeen hirsikehä kuljetetaan Ukrainaan maanteitse Venäjän kautta. Myyjä vastaa vientimenettelystä Suomessa. Ostaja huolehtii kuljetuksesta ja tuontimenettelyistä Ukrainaan.

Myyjä asentaa hirsikehän rakennuspaikalle Ukrainassa. Asennuksen jälkeen myyjä maalaa hirsikehän. Ukrainassa tapahtuva asennus- ja maalaustyö kestää kahdesta kolmeen viikkoa ja em. töiden osuus kauppahinnasta on n. 10 %.

Tämä kauppa on sovittu yhdellä kauppakirjalla. Ostaja maksaa myyjälle sovitun kauppasumman kelohirsikehän toimituksesta Ukrainaan.

1) Sovelletaanko EU-tavarakaupan arvonlisäverosäännöksiä, koska ostajana on [redacted] yritys vai sovelletaanko vientikaupan (tavarantoimittajan myynti EU:n ulkopuolelle) arvonlisäverosäännöksiä, koska myytävä tavara menee Suomesta EU:n ulkopuolelle?

2) Mitä dokumentteja tarvitsemme osoittaaksemme myynnin tapahtuneen EU:n ulkopuolelle?



3) Mitä asioita on tarpeellista esittää myyntilaskussa?

4) Mitä muita asioita tulisi ottaa huomioon?

Hakijalta puhelimitse 19.4.2012 saatu lisäselvitys (Vuolli Vesa / veroasiantuntija): Ostajan toimeksiannosta venäläinen huolintaliike huolehtii hirsikehikon kuljettamisesta Suomesta Ukrainaan sekä tuontimenettelyistä Ukrainaan. Myyjän ja ostajan välillä on sovittu tehtäväksi vastaanottokatselmus rakennustyön valmistumisen jälkeen.

Verohallinnon ohjaus

AVL 1 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan arvonlisäveroa suoritetaan valtiolle Suomessa liiketoiminnan muodossa tapahtuvasta tavarán ja palvelun myynnistä.

AVL 67 §:n mukaan kiinteistöön kohdistuvat palvelut on myyty Suomessa, jos kiinteistö sijaitsee täällä.

Kiinteistöön kohdistuvina palveluina pidetään muun muassa asiantuntija- ja kiinteistönvälityspalveluja, majoituspalveluja, käyttöoikeuksien myöntämistä kiinteään omaisuuteen sekä rakentamispalveluja.

AVL 31 §:n 3 momentin mukaan rakentamispalveluja ovat:

- 1) kiinteistöön kohdistuva rakennus- ja korjaustyö sekä työn yhteydessä asennettun tavarán luovuttaminen;
- 2) edellä 1 kohdassa tarkoitettuun työhön liittyvä suunnittelu, valvonta ja muu niihin verrattava palvelu.

Kysymys 1

Hirsikehikon myynti paikoilleen asennettuna katsotaan arvonlisäverotuksessa rakentamispalvelun myynniksi. Koska kysymyksessä ei ole tavarán myynti, niin hakemuksessa tarkoitettussa tilanteessa ei tule sovellettavaksi EU-tavarakaupan yhteisömyyntiä ja yhteisöhankintaa koskevat säännökset eikä tavarán myyntiä EU:n ulkopuolelle koskevat säännökset.

Hakemuksessa tarkoitettussa tilanteessa hirsikehä veistetään valmiiksi rakennukseksi Suomessa. Ostajan toimeksiannosta venäläinen huolintaliike huolehtii hirsikehán kuljetuksesta Suomesta Ukrainaan sekä tuontimenettelyistä Ukrainassa. Hakija suorittaa hirsikehán pystytys- ja maalaustyön Ukrainassa. Hirsikehán myynnistä pystytettynä ja maalattuna on sovittu yhdellä kauppakirjalla. Rakennustyön valmistuttua suoritetaan vastaanottokatselmus.

AVL 67 §:n perusteella hakijan ei ole suoritettava arvonlisäveroa Suomeen hirsikehán myynnistä pystytettynä, koska hirsikehán pystytystyö ei tapahdu Suomessa. Merkitystä ei tällöin ole sillä, mihin maahan ostaja on sijoittautunut.

Yritysvero toimisto ei ole toimivaltainen antamaan ohjausta Ukrainan arvonlisäverotuksesta. Yrityksen, joka harjoittaa toimintaa toisen maan alueella, tulee selvittää ao. maan veroviranomaisilta aiheuttaako harjoitettu toiminta veroseuraamuksia kyseisessä maassa.

**Kysymys 2**

Näyttönä hirsikehän viennistä Ukrainaan tulee hakemuksessa tarkoitettussa tilanteessa liittää kirjanpitoon Tullin sähköisesti poistumisvahvistettu luovutuspäätös, jäljennökset rahtiasiakirjoista ja kuljetusliikkeen laskusta.

Myyjän on pystyttävä osoittamaan, että viennin on suorittanut ostajan toimesta itsenäinen kuljetusliike tai ostaja itse on vienyt hirsikehikon. Verottoman viennin osoittamisessa voidaan toimia niin, että asiakkaalta veloitetaan verollinen hinta ja veron hyvittämisen edellytykseksi ostajalle asetetaan se, että tämä toimittaa myyjälle poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen jäljennöksen. Kun päätös saapuu myyjälle, hyvitetään ostajalle veloitettu arvonlisävero. Myyjä tekee uuden verottoman myyntilaskun ja oikaisee ko. myynnin kirjanpidossaan verottomaksi myynniksi.

Hakemuksessa tarkoitettussa tilanteessa ostajana on [redacted] yritys, jonka toimeksiannosta venäläinen huolintaliike huolehtii hirsikehän kuljetamisesta Suomesta Ukrainaan. Tulli on toimivaltainen viranomaisen ohjaamaan siitä, voiko myyjä olla vienti-ilmoituksella viejänä vai tulisiko viejänä olla [redacted] ostaja.

Kysymys 3

Verohallinto on antanut 30.6.2003, 20.2.2004 ja 6.9.2005 ohjeet laskumerkintävaatimuksista. Jos myynnistä toiselle verovelvolliselle ei ole suoritettava veroa, laskuun on tehtävä verottomuutta koskeva merkintä. Myynnin verottomuus voidaan ilmoittaa esimerkiksi merkinnällä "Alv 0 % (veroton rakentamispalvelun myynti EU:n ulkopuolelle)".

Kysymys 4

Yritysverotoimisto ei anna ohjausta tältä osin, koska hakija ei ole esittänyt yksilöityä kysymystä.

Tämä ohjaus on annettu arvonlisäverolain nojalla ja se koskee vain arvonlisäverotusta.

Muutoksenhaku Tähän ohjaukseen ei saa hakea muutosta.

Sovelletut oikeusohjeet

Arvonlisäverolaki 1 §:n 1 momentin 1 kohta, 31 §:n 3 momentti, 67 §, 70 §:n 1 momentin 2 ja 3 kohdat ja 189 §.


Marjaana Kukkonen
veroasiantuntija

Postitettu _____.____.2012

EUROOPAN YHTEISÖ		ILMOITUSTYYPPI (1)		MRN		
VIENTIÄ KOSKEVA SAATEASIAKIRJA	Lähettiläjä/Viejä (2) <div><input type="checkbox"/></div> Pinetum Oy Loimukoivuntie 8 FI 90630 Oulu		Nro FI1907579-0		<div><div>EX</div><div>A</div><div>Muu SCI (S32)</div><div>---</div></div> <div><div>Lomakkeet (3)</div><div>11</div><div>Vaaratt.iln.(S00)</div><div>S</div></div> <div><div>Tav.eritt.määrä (5)</div><div>1</div><div>Kollimäärä (6)</div><div>11</div></div> <div><div>Annettu (pvm):</div><div>20120628</div><div>Tullitoimipaikka:</div><div>FI002002</div></div>	
	Vastaanottaja (8) <div></div>		Nro ---		Viitenumero (7) 1231_02	
	Ilmoittaja/Asiamies (14) Huolintalinja Finland Oy Ahjotie 19 FI 96300 Rovaniemi		Nro FI0969864-4		Yleisiln. antavan henkilön asiamies (14b) Nro	
	Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdettäessä (18) <div></div>				Bruttopaino (kg) (35) 15150	
	Kuljetusmuoto 3 rajalla (25)		Tavaran sijaintipaikka (30) Lastaajanväylä 22, Lappeeranta		Sinetin numero (S28) ---	
	Poistumispaikka (29) FI556100					
	Merkit ja numerot - Konttien numerot - Lukumäärä ja laji					
	T. järj.nro(32)		Kollien lukumäärä ja laji, kappalemäärä, kollien merkit ja numerot (31/1)		Tavaran kuvaus (31/2)	
	Lähettiläjä/Viejä (2)				Vastaanottaja (8)	
	Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdettäessä (18)				Tavaroiden koodi (33)	
Lähetysainutkertainen viitenumero (7)				Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja (40)		
Esitetyt asiakirjat / todistukset (44/1)				Konttien numerot (31/3)		
Erityismerkinnat (44/2)				Sinetin numero (S28)		
UNDG (44/4)		Kuljetuksen maksutavan koodi (S29)		Menettely (37)		
1		11 PX Kuormalava NE		Vientimaa (15a)		
FI1907579-0				Määrämaa (17a)		
				Bruttopaino (kg) (35)		
				Nettopaino (kg) (38)		
				Tilastoarvo (46)		
				PUUTALON OSIA		

				94060020 00 4099 0000		

N380 Kauppalasku		1231 002		28.06.2012		
FIXXX Muu lisätieto		2 55555 12180 0534 02		1000 999		
30400 RET.EXP. Poistumisen vahvistus				---		
FIXFP Kauppalaskun valuutta EUR				---		
FIXFN Oikaisupyyntö kohde vienti-ilmoituksella		12		15150		
FIXFO Oikaisupyyntöön vaikuttaneet syyt		Painot muuttuvat				
FIXAN Taric-koodiin liittyvä ehtokoodi		Y903				
		---		14850		

E LÄHETYS-/VIENTITOIMIPAIKAN TARKASTUS

POISTUMISTOIMIPAIKAN TARKASTUS (K)

Tarkastuksen tulos:

Kiinnitetyt sinetit: lukumäärä:

tunnus:

Määräaika (päivämäärä): 20120926

Saapumispäivä:







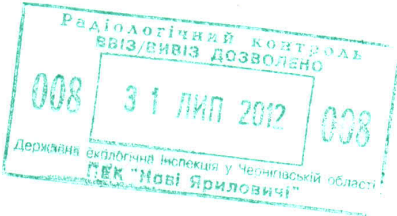

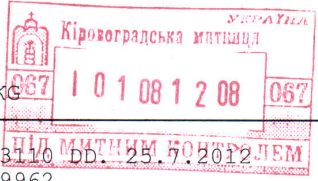




Sinettien tarkastus:

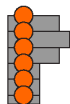
Huomautukset:

CMR

INTERNATIONAL WAYBILL

Russian
Cargo Service Oy

Consignor PINETUM OY		Date 27.07.2012	Reference 21999								
		Consignor's reference 425517									
Consignee  UKRAINE		Carrier 									
Delivery address Village 		PE EVROASIA 1/27 bulvar Likhachova 01133, Kyiv, Ukraine Code: 32111434									
Means of Transport AA 6019 KT AA 2912 XO	Place of loading OULU	Terms of delivery FCA KITTILÄ									
	Border crossing IMATRA										
Place of discharge Village 	Final destination Village 	Terms of release									
<table border="0"> <tr> <td>Marks and Numbers</td> <td>Number and kind of packages, description of goods</td> <td>Gross wt KG</td> <td>Volume M3</td> </tr> <tr> <td></td> <td>11 PX Kelo-wood frame, Wooden building CC: 94060020</td> <td>15600,000</td> <td></td> </tr> </table>				Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of goods	Gross wt KG	Volume M3		11 PX Kelo-wood frame, Wooden building CC: 94060020	15600,000	
Marks and Numbers	Number and kind of packages, description of goods	Gross wt KG	Volume M3								
	11 PX Kelo-wood frame, Wooden building CC: 94060020	15600,000									
   <p>Totals: 11 15600,000 KG</p>											
Special Instructions Ukraine, Kirovograd, st. Toreza, 27a Terminal "M-Terminal", code: 901000000 INVOICE 123410 DD. 25.7.2012 TIR XW67919962											
This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for international Carriage of Goods by road (CMR). All orders and business are carried out in accordance with the General Conditions of the Nordic Freight Forwarders 2000 (excluding 6S and 27S C.3.), concerning transport, forwarding and warehousing, which limit our liability and give us right to recover all our outstanding accounts by selling goods which are under our control. This consignment will be carried in accordance with the General conditions of Russian Cargo Service Oy for Domestic and International Road Traffic.		Carriers instructions and remarks									
Date		Date									
Receiver's signature		Driver's / Terminal's signature									
GOODS RECEIVED IN GOOD CONDITION		Russian Cargo Service Oy Ekaterina Karvanen As forwarding agent only									

**PINETUM OY**PL 104
90101 OULU-FI**COMMERCIAL INVOICE**

Page 1/1

Ostajan yhteystiedot

Buyer:

Auton ja perävaunun
rekisterinumero

Date 28.06.2012

Invoice no 1231 02

Reference Kelo-wood frame sale and
purchase agreement No 30/5
Dated 12th June 2012

Truck

Driver

Delivery conditions FCA (Kittilä)

Seller

Company name
Company ID
Company address
Contact personPinetum Oy
1907579-0
PL 104, FI-90101 OULU, FINLAND
Mr. Vesa Vuolli, tel. +358 440 730 129

Kuljettajan nimi

Description of goods

CN code

Origin of Goods

Collapsible kelo-wood frame, wooden building. Kelo-wood species: Pine

9406 00 20 Prefabricated buildings, of wood

Finland

Value of the unit

11 pallets / bundles of kelo-wood

Pallet # 1	Length: 3,8m
Pallet # 2	Length: 4,0m
Pallet # 3	Length: 3,0m
Pallet # 4	Length: 6,0m
Pallet # 5	Length: 2,7m
Pallet # 6	Length: 6,0m
Pallet # 7	Length: 7,5m
Pallet # 8	Length: 5,4m
Pallet # 9	Length: 4,9m
Pallet # 10	Length: 4,3m
Pallet # 11	Length: 4,7m

Weight: 1,32 ton
Weight: 1,27 ton
Weight: 0,97 ton
Weight: 1,56 ton
Weight: 0,82 ton
Weight: 1,47 ton
Weight: 1,86 ton
Weight: 1,47 ton
Weight: 1,57 ton
Weight: 1,37 ton
Weight: 1,47 ton

Kyseisen rahdin
laskennallinen arvo**Gross weight 15 150 kg****Net weight 14 850 kg**

28.06.2012

Pinetum Oy, Vesa Vuolli

Invoice Total:

Postall address:

Pinetum Oy

PL 104

90101 OULU-FI

Street address:

Loimukoivuntie 8

90630 OULU-FI

tel. 045-650 5657

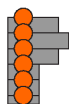
info@pinetum.fi

firstname.lastname@pinetum.fi

www.pinetum.fi

Company ID:

1907579-0

**PINETUM OY**PL 104
90101 OULU-FI**PROFORMA**

Page 1/1

Recipient:



Ostajan yhteystiedot

Date	12.06.2012
Invoice no	1231
Reference	Main House Ukraine
Delivery conditions	FCA (Kittilä)
Project no	38
Term of payment	7 days

Kelo-wood frame for Main house according to "Kelo-wood frame sale and purchase agreement No 30/5" dated June 12th 2012. The country of goods' origin is Finland.

VAT 0% (duty free sale to outside of European Union)

General manager,
Vesa Vuolli
Pinetum Oy

Kelohirsirakennuksen kokonaisarvo

The value is for customs purposes**Invoice Total:**

Postall address:

Pinetum Oy

PL 104

90101 OULU-FI

Street address:

Loimukoivuntie 8

90630 OULU-FI

tel. 045-650 5657

info@pinetum.fi

firstname.lastname@pinetum.fi

www.pinetum.fi

Company ID:

1907579-0

Sampo Pankki

DABAFIHH

FI05 8900 8710 2394 81



QUALITY CERTIFICATE

Page 1/1

Date: 20.06.2012

QUALITY CERTIFICATE**Product**

Sanded kelo-wood (species: Pine) house frame. Collapsible logs.

Normal kelo-wood is grey. These kelo-woods are sanded so that grey surface has been removed.

Logs are for collapsible house assembly. Logs has been carved to fit together.

Logs are marked with letters and numbers for assembly at final destination.

Origin

Origin of this product is Finland.

CN code

9406 00 20 Prefabricated buildings, of wood

Packaging

BE Bundle

The collapsible kelo-wood house has been dismantled for transportation. Bundles may contain from 6 to 9 logs with different diameters or lengths.

The bundles has bundled up with the steel strands and wooden boards (species: Pine or Spruce)

Oulu Finland 20.06.2012

Pinetum Oy
Vesa Vuolli



POISTUMISVAHVISTETTU LUOVUTUSPÄÄTÖS 1 (2)

Lopullinen vienti

Viejä Pinetum Oy Loimukoivuntie 8 FI - 90630 Oulu		Tunnus FI1907579-0	Ilmoitus EX A		T.erien määrä 1	Kollimäärä 9	Luovutuspäivä 11.07.2012
<div style="border: 2px solid red; width: 250px; height: 50px; margin: 10px 0;"></div>			Tapahtumatunnus 2 00100 12193 0003 01				Vientipäivä 11.07.2012
			MRN 12FI000000461238E3				Laatimispäivä 12.07.2012
			Viite 425202A				Lähetysmaa FI
Vastaanottaja		Tunniste	Lisäviite 425202A				Vientimaa FI
<div style="border: 2px solid red; width: 250px; height: 50px; margin: 10px 0;"></div>		Edustaja Russian Cargo Service Oy Lastaajanväylä 22 FI - 53420 Lappeenranta	Sijaintipaikka FI534200				Lastauspaikka
			Z				
Edustaja		Tunnus FI1451201-5T0004	Ilmoitettu poistumispaikka FI542300 Nuijamaa tulli				
		Edustaja 2	Kontti 0	Kokon. bruttopaino 14150	Varaston tunnus		
Toimitusehto FCA KITTILÄ		Kaup. luonne 11 Sitova osto-/myyntitapahtuma					
Sisämaan kuljetusmuoto ja kuljetusvälineen tunnus lähettäessä 3 <div style="border: 2px solid red; width: 150px; height: 15px; display: inline-block;"></div>		Seuraava asiakirja N952 TIR-carnet					
Kuljetusmuoto rajalla, aktiivisen kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus 3 <div style="border: 2px solid red; width: 150px; height: 15px; display: inline-block;"></div> UA		Seuraavan asiakirjan numero ja päiväys XX68187343 12.07.2012					
Koko tapahtuman asiakirjat ja lisätiedot							
Tulliselvitettävän erän liiteasiakirjat N380 Kauppalasku 1231 07 09.07.2012							
Tulliselvitettävän erän erityismaininnan koodit 30400 RET.EXP. Poistumisen vahvistus FIXFP Kauppalaskun valuutta EUR FIXCB Siirto passitusmenettelyyn vientimaa							
Rahdinmaksutapa Z Ei maksettu etukäteen							
Järj.nro 1	Taric-koodi ja lisäkoodit 94060020 00 4099 0000 0000	Menettelyt 1000 999	Bruttopaino	Nettopaino 13850	Muu paljous ja laji	Tilastoarvo <div style="border: 2px solid red; width: 50px; height: 20px; display: inline-block;"></div>	
	Lähetysmaa FI	Määrämaa UA	UNDG				
Tavaraerään liittyvät tiedot							
Kuvaus Kelo-wood frame, wooden building							
Pakkaustiedot 9 PX -							
Tavaraerän erityismaininnan koodit FIXAN Taric-koodiin liittyvä ehtokoodi Y903							
Lisätietoja/Huomautuksia Tullilähtöinen oikaisu. Tulli-ilmoitukselle on lisätty Tulliselvitettävän erän liiteasiakirja N952 numero XX68187343 päiväys 12.07.2012. Tulli-ilmoitukselle on lisätty Erityismaininta FIXCB.							
LIITE: Valitusosoitus							
Tullipiiri, toimipaikka ja osoite Tulli FI002002 Tullauskeskus, vienti PL 5 FI - 00501 HELSINKI Puh. 020 690 792 Faksi 020 492 5829 Käsittelijä MERJA KAURIO				Poistumisvahvistus Poistumistoimipaikka FI556100 Imatra tulli Poistumispäivä 12.07.2012 00:00			

2.3. Расчёты по данному Контракту производятся в евро валюте.	2.3. The settlements hereunder shall be made in the currency of Euro.
3. КОЛИЧЕСТВО И КАЧЕСТВА ТОВАРА	3. QUANTITY AND QUALITY OF GOODS
3.1. Продавец обязуется поставить Товар соответствующего качества и в количестве, определённом в данном Контракте.	3.1. The Seller shall deliver the Goods of the established quality and in the amount determined herein.
4. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН	4. RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE PARTIES
4.1. Продавец обязан:	4.1. The Seller shall be obliged to:
4.1.1. Поставить Товар на условиях и в сроки, определенные данным Контрактом и Приложениями к нему.	4.1.1. Supply the Goods according to conditions and within terms envisaged hereby and Annexes hereto
4.1.2. Передать Покупателю товар надлежащего качества, согласно Приложению №1 к данному Контракту;	4.1.2. Transfer to the Buyer the Goods of the duly quality according to specifications, envisaged by the Annex No.1 hereto.
4.1.3. Согласовать с Покупателем всю процедуру и сроки подготовки Товара под погрузку, график готовности Товара на погрузку, технические особенности погрузки Товара.	4.1.3. Agree with the Purchaser the entire procedure and terms of Goods preparation for the loading, schedule of the Goods readiness for loading, and technical peculiarities of the Goods loading.
4.1.4. Незамедлительно предоставлять Покупателю всю необходимую информацию, а также любую другую информацию в устной или письменной форме, касающуюся данного Контракта;	4.1.4. Immediately supply the Buyer with all necessary information, as well as all other information regarding this Contract either verbally, or in written.
4.1.5. соблюдать секретность в отношении деятельности Покупателя, его партнеров и клиентов, или той информации, которая становится известна Продавцу;	4.1.5. Hold privacy regarding activity of the Buyer, his partners and clients, as well as the information that becomes disclosed to the Seller.
4.2. Покупатель обязан:	4.2. The Buyer shall be obliged to:
4.2.1. В соответствии с данным Контрактом осуществлять платежи.	4.2.1. Perform all the payments under this Contract.